TREŚĆ:

SPROSTOWANIE.

W numerze 14 Biuletynu z dnia 31 lipca w artykule p. t. Struktura eksportu z Pomorza i powiatów nadnoteckich w 1936 r. — na str. 5 w wierszu 5 opuszczone zostało w druku po słowach „położone w bliskości" słowo „Gdyni".

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 15 sierpnia 1937 r. | NR 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konferencja w sprawie magistrali wodnej
Górny Śląsk — Gdynia/Gdańsk

Za asumpt do zajęcia się zagadnieniem żeglugi śródlądowej posłużył Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni podział pracy między Izbami, wprowadzony z dniem 11 maja 1937 r. przez Związek Izb Przem.-Handlowych. Na mocy tej decyzji Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przypadł w udziale między innymi generalny referat w zakresie żeglugi śródlądowej.

Pragnąc wywiązać się z poruczonego mandatu. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwróciła swoją uwagę przede wszystkim na Wisłę, którą sama natura predestynuje na główną arterię dróg wodnych w Polsce.

Ponieważ jednak sprawa regulacji Wisły nie jest zagadnieniem regionalnym, tylko problemem o skali narodowej. Izba uznała, iż — przed rozpoczęciem prac nad rozwiązaniem tego zagadnienia — będzie rzeczą celową, a nawet niezbędną zapoznanie się z opinią co najmniej sfer, bezpośrednio w regulacji Wisły zainteresowanych.

W tym celu Izba zwołała w dniu 9 bm. posiedzenie połączonych Komisyj izbowych — Komunikacyjno-Turystycznej i Morskiej przy współudziale przedstawicieli władz, członków ciał ustawodawczych, przedstawicieli samorządu przemysłowo - handlowego, rolniczego, rzemieślniczego, terytorialnego, organizacyj gospodarczych, rzeczoznawców i przedstawicieli przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej.

Za podstawę do dyskusji posłużyły referaty, wygłoszone przez przedstawicieli Izby, na tematy, obrazujące zagadnienie z punktu widzenia jego znaczenia ogólno-gospodarczego z uwzględnieniem obecnego stanu komunikacji śródlądowej.

Wiceprezes Izby Inż. A. Dziedziul, przewodniczący Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby, w referacie zatytułowanym „Zagadnienia komunikacyjne w Polsce", położył główny nacisk na wykazanie obecnej dominującej roli kolei w dziedzinie transportu oraz na wpływ polityki kolei państwowych w zakresie taryf przewozowych do portów polskiego obszaru celnego na ogólny stan kolejnictwa w Polsce. Po skonstatowaniu ciężkiego stanu naszych kolei państwowych, spowodowanego koniecznością stosowania niskich taryf przy przewozie masowych towarów do naszych portów morskich, Wiceprezes Inż. A. Dziedziul stwierdził, iż jedynym, jego zdaniem, wyjściem z tego położenia byłoby odciążenie kolei od przewozów małowartościowych towarów masowych przez przerzucenie tych towarów na tańszy środek lokomocji, jakim są drogi wodne. Postulatowi temu zadośćuczynić może w pierwszym rzędzie regulacja Wisły i połączenie jej z portami polskiego obszaru celnego.

Drugi z kolei referat, wiążący się ściśle z poprzednim na temat „Magistrala wodna a taryfy kolejowe, motoryzacja transportu i budowa dróg" wygłosił referent Izby p. J. Zdanowicz, który podkreślił, że na P. K. P. nałożono nadzwyczajne zadania, wynikające z konieczności zagwarantowania naszemu zagłębiu węglowemu uruchomienia i z konieczności opanowania gospodarczego i techniczne-

go naszego Wybrzeża. Powołując się na fakt, że podstawą obrotu w naszych portach są towary masowe, eksportowane drogą morską, referent zilustrował związek, jaki zachodzi między niskimi taryfami kolejowymi portowymi i wysokimi taryfami wewnętrznymi. Ponieważ podwyższenie taryf portowych jest niemożliwe, gdyż nasze towary masowe straciłyby zdolność konkurencyjną na rynkach zagranicznych, referent doszedł do konkluzji, że przewóz towarów masowych musi być przerzucany na drogę tańszą — wodną, zwłaszcza, że żegluga śródlądowa nie jest wrogiem, tylko jedynym sojusznikiem kolei.

Dalsze wywody referenta zmierzały do wykazania, że między żeglugą śródlądową w ogóle, a przy naszej strukturze gospodarczej i geograficznej magistralą wodną w szczególności zachodzi jak najściślejszy związek. W konkluzji referent stwierdził, że żegluga śródlądowa, usuwająca z dróg kołowych przewóz towarów masowych, stanie się jednym z czynników, sprzyjających rozwojowi motoryzacji transportu oraz budowy i konserwacji dróg kołowych.

Trzeci referat p. t. „Magistrala wodna a przyszłość Gdyni i Okręgu Centralnego — Sandomierz" wygłosił Dyrektor Izby dr J. Kulikowski. Po zobrazowaniu na wstępie roli, jaką port gdyński odgrywa już obecnie w życiu gospodarczym Polski oraz funkcji, jaką drogi wodne śródlądowe odgrywają w innych portach morskich, p. dyrektor Kulikowski wskazał na braki, istniejące pod tym względem w Polsce oraz na dodatnie konsekwencje. jakie może wywrzeć na strukturę obrotu towarowego tak wewnątrz kraju, jak i w stosunku do wymiany handlowej z zagranicą, należyte użeglownienie polskich dróg wodnych. Sprawność komunikacji wodnej śródlądowej wywrzeć powinna, zdaniem dyrektora Kulikowskiego, również poważny wpływ na rozwój Okręgu Centralnego — Sandomierz w zakresie dostarczania mu niezbędnych surowców oraz powiązania go z całym krajem, a z portami Gdynią i Gdańskiem w szczególności. Po uwypukleniu znaczenia, jakie mają drogi wodne śródlądowe w innych krajach Europy, dyrektor Kulikowski wskazał na rolę, jaką drogi te mogą odegrać również w Polsce w zakresie tranzytu towarów obcych przez jej terytorium i porty. Wykorzystanie w tym celu polskich dróg wodnych podniosłoby konkurencyjność portów polskiego obszaru celnego w stosunku do innych portów europejskich, korzystających już obecnie z połączeń drogą wodną ze swym zapleczem. W konkluzji p. dyrektor Kulikowski stwierdził, że nie tylko z punktu widzenia prawidłowego rozwoju pracy naszej na wybrzeżu i w Gdyni oraz z punktu widzenia interesów gospodarczych całego kraju i jego prawidłowego rozwoju gospodarczego, lecz również dla wykorzystania naszego położenia na szlakach handlu międzynarodowego i dla racjonalnej pracy powstającego Okręgu Centralnego — Sandomierz, niezwłoczne przystąpienie do budowy magistrali wodnej jest nieodzowną koniecznością.

Czwarty referat wygłosił p. Julian Rummel, Radca Izby, Przewodniczący Izbowej Komisji Morskiej, na temat „Kanał Gdynia—Bydgoszcz". Pan Radca Rummel przede wszystkim podkreślił niezwykle niski udział dróg wodnych w Polsce w ogólnym transporcie towarów innymi środkami komunikacyjnymi. Daje się to ze szczególną dobitnością uwidocznić przez porównanie z innymi krajami, które nie są pod względem rozgałęzienia dróg wodnych w bardziej uprzywilejowanym położeniu, niż Polska. Gdy n. p. w Niemczech przewozy drogą wodną wynoszą 31,6% ogólnych przewozów, w Czechosłowacji 20%, we Francji 19,6%, to w Polsce stosunek ten wynosi zaledwie 1%. Z kolei p. Radca Rummel podkreślił, że przy nowoczesnym systemie budowy kanałów, możliwości penetracji w głąb kraju statków morskich są coraz większe, dzięki czemu daje się unikać kosztów, związanych z przeładunkiem towarów. Tym się tłumaczy, że w ostatnich czasach wzmogła się tendencja do coraz intensywniejszej rozbudowy dróg wodnych czy to przez odpowiednie regulowanie rzek, czy też przez budowę głębokich kanałów, jak to widzimy n. p. w Belgii, Niemczech i t. d.

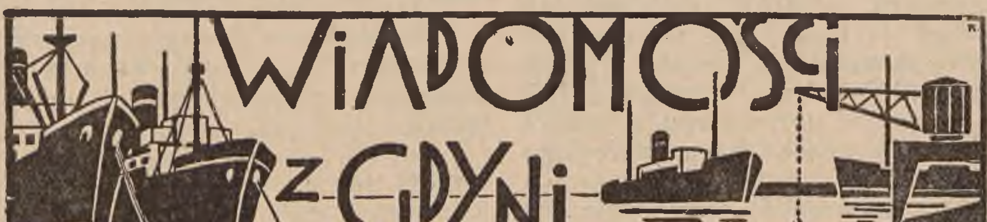
Przechodząc do uzasadnienia konieczności budowy kanału Gdynia — Bydgoszcz, p. Radca Rummel podkreślił, że komunikacja śródlądowa z Gdynią natrafia na nieprzezwyciężoną przeszkodę naturalną w postaci odcinka morskiego, dzielącego ujście Wisły od portu gdyńskiego. Ponadto referent uwypuklił znaczenie kanału dla północnej części Pomorza, upośledzonej pod względem możliwości rozwoju gospodarczego z powodu braku warunków naturalnych, o czym najwymowniej świadczy jej słabe zaludnienie. Radca Rummel zakończył swój referat wskazaniem na konieczność przeprowadzenia szczegółowych studiów nad trasą przyszłego kanału, zaznaczając przy tym, iż specjaliści już orzekli, że z punktu widzenia technicznego budowa kanału Gdynia — Bydgoszcz jest możliwa.

Ostatni referat wygłosił Radca naszej Izby inż. S. Zawadzki na temat „Magistrala wodna a sześcioletni program inwestycyjny". Po zobrazowaniu stanu obecnego naszych dróg wodnych oraz warunków żeglugi śródlądowej i po przytoczeniu danych cyfrowych, zawartych w sześcioletnim planie budowy dróg wodnych, inż. Zawadzki położył główny nacisk na konieczność wysunięcia sprawy regulacji Wisły na czoło zagadnień wodnokomunikacyjnych. Na poparcie tego twierdzenia inż. Zawadzki przytoczył identyczne poglądy, wypowiedziane przez b. Ministerstwo Robót Publicznych w r. 1931 oraz przez

tak kompetentne osobistości, jak prof. M. Rybczyński i prof. dr M. Matakiewicz. W związku z tym inż. Zawadzki podkreślił konieczność skoncentrowania całej energii i kapitałów przede wszystkim na budowie magistrali wodnej, gdyż wszelkie inne roboty, prowadzone przy regulacji dróg wodnych poza tą magistralą mają znaczenie drugorzędne i powodują jedynie rozpraszanie energii i środków.

Po referatach wywiązała się obszerna dyskusja, w której zabierali głos m. in. pp. b. Minister Olszewski, przedstawiciel Polskiej Konwencji Węglowej, inż. B. Przedpełski, prezes Warszawskiej Izby Rolniczej, dr inż. Zaczek, inż. W. Kosydarski, inż. A. Konopka, przedstawiciele Izb Przemysłowo - Handlowych: warszawskiej, katowickiej, krakowskiej i sosnowieckiej i inni. Zaznaczyć należy, że wszyscy mówcy wypowiedzieli wyrazy uznania dla naszej Izby za podjęcie inicjatywy w kierunku zaktualizowania prac nad budową magistrali wodnej Górny Śląsk — Gdynia/Gdańsk i podkreślili wielkie znaczenie jakie magistrala ta może mieć dla życia gospodarczego Polski. Niektórzy mówcy wskazywali na trudności, jakie realizacja prac może na swej drodze napotkać tak pod względem znalezienia odpowiednich środków jak i pod względem skierowania na drogę wodną niektórych towarów. Niemniej jednak zamykając konferencję przewodniczący Wiceprezes Izby dr Smoleń stwierdził zgodną opinię zebranych, iż regulacja Wisły i budowa magistrali wodnej, łączącej Górny Śląsk z naszymi portami jest zagadnieniem, którego realizacja powinna być potraktowana jako jedna z najpilniejszych potrzeb gospodarczych. Równocześnie ustalono, iż problem budowy kanału Gdynia — Bydgoszcz może być aktualny dopiero po rozwiązaniu zagadnienia regulacji Wisły. Poza tym przewodniczący stwierdził, iż przebieg konferencji daje podstawę do przeświadczenia, że samorząd gospodarczy — zainteresowane Izby Przemysłowo - Handlowe i Izby Rolnicze — samorząd terytorialny, tudzież Liga Morska i Kolonialna odpowiedzą przychylnie na zaproszenie do wzięcia udziału w Komitecie, który ma spowodować teoretyczne opracowanie tych części projektu budowy magistrali wodnej, które dotychczas nie zostały opracowane, a następnie zająć się ma przedstawieniem tej sprawy czynnikom decydującym.

Z przebiegu obrad konferencji w dniu 9 sierpnia złożył dyrektor Izby dr J. Kulikowski sprawozdanie na posiedzeniu Rady Portowej przy Urzędzie Morskim. W związku z tym sprawozdaniem Rada Portowa stwierdziła, że inicjatywa Izby naszej była pożyteczna i że zagadnienie magistrali wodnej Górny Śląsk — porty polskiego obszaru, jako ważne, powinno być nadal badane przez specjalne biuro z siedzibą w Gdyni. Rada Portowa postanowiła równocześnie poprzeć ze swej strony prace przy organizacji tego biura.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor powrócił w dniu 12 sierpnia rb. z urlopu i objął urzędowanie w Izbie.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW IZBY.

Dnia 28 lipca rb. urzędujący wiceprezes Izby dr Władysław Smoleń zaprzysiągł w charakterze rzeczoznawców izbowych inż. Włodzimierza Rygla, jako rzeczoznawcę dla spraw budowlanych i oszacowań technicznych i Aleksandra Wiatraka jako rzeczoznawcę dla kawy.

Podczas zaprzysiężenia obecni byli Radcowie Izby p. Franciszek Marszał i Kazimierz Mucha oraz Dyrektor Izby p. dr Józef Kulikowski.

OBWIESZCZENIE MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU O ZMIANIE OPŁAT PORTOWYCH.

W Monitorze Polskim Nr 177 ukazało się obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 VII 37 r. o zmianie opłat portowych, a mianowicie:

W ustępie 1 pozycji V taryfy opłat portowych w brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 17 lutego 1937 r. (Monitor Polski Nr 42, poz. 58) Grupa A otrzymuje treść następującą:

„Grupa A — węgiel kamienny, brykiety, koks, za każde 100 kg:

w eksporcie . . . . . zł 0,02
w imporcie . . . . . . zł 0,075“.

Powyższa zmiana taryfy wchodzi w życie 5 dnia po ogłoszeniu.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. LIPCU BR. ORAZ W OKRESIE: STYCZEŃ — LIPIEC BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. **lipcu br.** osiągnęły **781.510,7 ton** wobec rekordowych 813.009,6 ton w m. czerwcu br. oraz 627.959,8 ton w m. lipcu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy przynosi nieznaczny 3,8%-owy spadek w porównaniu z rekordowymi wynikami miesiąca czerwca br. (813.009,6 ton) oraz poważny 24,4%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lipca 1937 r. (627.959,8 ton).

Dotychczasowe wyniki obrotów zamorskich portu (przywóz i wywóz łącznie) w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec br. — 5.124.387 ton wykazują 20,9%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego — 4.237.044,5 ton.

Na uzyskanie tych ogólnych obrotów zamorskich w okresie: styczeń — lipiec br. (5.124.387 ton) złożył się przywóz zamorski — 1.016.812,2 ton oraz wywóz zamorski — 4.107.574,8 ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy br. (1.016.812,2 ton) wykazuje poważny 54,3%-owy wzrost w porównaniu z przywozem w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (658.832,9 ton). Miesiąc lipiec wnosi pewne nieznaczne osłabienie tempa wzrostu przywozu, wynoszące w pierwszym półroczu rb. — 60,3%, podczas gdy obecnie (styczeń — lipiec) już wspomniane 54,3%. Wywóz zamorski w okresie: styczeń — lipiec br. (4.107.574,8 ton) wykazuje 14,7 procentowy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (3.578.211,6 ton).

Należałoby podkreślić wzmożenie się wywozu. W przeciwieństwie do importu zamorskiego eksport zamorski wzrasta w obecnej chwili szybciej, wykazując (styczeń — lipiec b. r.) 14,7%, podczas gdy w okresie: styczeń — czerwiec br. 13,1%.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (135.841,3 ton) wykazuje poważny 23,6%-owy spadek w porównaniu z rekordowymi wynikami importu zam. w miesiącu czerwcu br. (177.939,8 ton) oraz równie poważny ale wzrost 24,1%-owy w stosunku do m. lipca 1936 r. (109.480,— ton).

Spadek importu zam. w m. lipcu rb. w porównaniu z ub. m. czerwcem spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żelaznego — 53.029 t. (85.606 t.). rud różnych i wypałków pirytowych — 18.638 t. (22.309 t.), nasion oleistych — 2.976 t. (5.279 t.), ryżu surowego — 98 t. (7.684 t.), owoców świeżych — 919 t. (2.173 t.), garbników — 1.092 t. (1.618 t.), fosforytów — 3.234 t. (12.029 t.), wełny — 497 t. (1.327 t.), bawełny — 4.861 t. (5.578 t.), szmat — 1.003 t. (1.387 t.), kauczuku — 358 t. (515 t.), papieru i makulatury — 1.979 t. (2.066 t.), celulozy — 971 t. (1.166 t.), metali różnych — 254 t. (427 t.), miedzi — 849 t. (1.525 t.), kawy — 232 t. (312 t.), herbaty — 87 t. (91 t.), korzeni — 52 t. (124 t.), śledzi świeżych — 4 t. (20 t.), asfaltu — 10 t. (211 t.), napoi alkoholowych — 42 t. (161 t.). przetworów chemicznych — 151 t. (244 t.), farb — 55 t. (116 t.), skór — 1.986 t. (2.014 t.), oraz wyrobów gumowych — 110 t. (309 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek przywozu szeregu surowców hutniczych, jak złomu żelaznego i rud żelaznych. Poważny ok. 50%-owy spadek wykazuje przywóz nasion oleistych. Do przyczyn wybitnie sezonowych należałoby zaliczyć spadek przywozu ryżu surowego oraz fosforytów. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania in minus w granicach jednego miesiąca.

Do pozycyj importu, które wykazały w m. sprawozdawczym wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem należą: kakao — 934 t. (195 t.), rośliny i mater. roślinne — 127 t. (23 t.), żywica — 735 t. (680 t.), śledzie solone — 2.389 t. (395 t.), piryty — 11.107 t. (brak), tłuszcze i oleje roślinne — 356 t. (321 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.079 t. (697 t.), tytoń — 300 t. (246 t.), siarka — 506 t. (72 t.), żużle Thomasa — 11.950 t. (2.800 t.), żelazo surowe — 736 t. (621 t.), maszyny, aparaty i części — 512 t. (447 t.), oraz samochody, motocykle i części — 734 t. (487 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w m. lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Lipiec 1936	Lipiec 1937
Nasiona różne	552	14
nasiona oleiste	740	2.976
ryż surowy	10.360	98
owoce świeże	1.496	919
owoce suszone	397	109
konserwy owocowe	6	1
orzechy i migdały	8	44
kawa	244	232
herbata	55	87
kakao	192	934
korzenie	73	52
rośliny i mater. roślinne	37	127
żywica	372	735
śledzie świeże	425	4
śledzie solone	2.049	2.389
rudy różne i wyp. piryt.	9.575	18.638
piryty	—	11.107
oleje	199	116
smoła i smary	6	38
asfalt	612	10

tłuszcze i oleje roślinne	392	356
tłuszcze zwierzęce sur.	1.140	1.079
tran	90	245
napoje alkohol. i inne	57	42
tytoń	111	300
siarka	110	506
przetwory chemiczne	223	151
farby	57	55
garbniki	1.203	1.092
fosforyty	10.798	3.234
żużle Thomasa	7.136	11.950
skóry	2.923	1.986
wełna	1.190	497
odpadki wełny	155	45
przędza wełniana	39	34
bawełna	6.604	4.861
odpadki bawełny	120	193
przędza bawełniana	146	169
len, konopie, sizal i in. włókna rośl.	78	22
juta	1.014	837
szmaty	1.227	1.003
kauczuk	351	358
wyroby gumowe	77	110
papier i makulatura	1.366	1.979
papa, tektura	—	40
celuloza	347	971
żelazo surowe	795	736
metale różne	39	254
złom żelazny	33.813	53.029
miedź	851	849
cyna	359	79
cynk	43	1
wyr. żelazne i metalowe	217	256
maszyny, aparaty i części	775	512
części wagonów i lokom.	189	224
samochody, motocykle i części	79	734
różne	7.968	8.422
Razem	109.480	135.841

Wzrost przywozu zam. w mies. lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żelaznego — 53.029 t. (33.813 t.). rud różnych i wypałków pirytowych — 18.638 t. (9.575 t.), pirytów — 11.107 t. (brak), nasion oleistych — 2.976 t. (740 t.). śledzi solonych — 2.389 t. (2.049 t.), żużli Thomasa — 11.950 t. (7.136 t.), celulozy — 971 t. (347 t.) oraz samochodów, motocykli i ich części — 734 t. (79 t.)

Spadły natomiast w m. lipcu br. w stosunku do tegoż miesiąca 1936 roku pozycje: ryżu surowego — 98 t. (10.360 t.), owoców świeżych — 919 t. (1.496 t.), owoców surowych — 109 t. (397 t.), asfaltu — 10 t. (612 t.), fosforytów — 3.234 t. (10.798 t.), skór — 1.986 t. (2.923 t.), wełny — 497 t. (1.190 t.), odpadków wełny — 45 t. (155 t.), bawełny — 4.861 t. (6.604 t.), juty — 837 t. (1.014 t.), szmat — 1.003 t. (1.227 t.), oraz maszyn, aparatów i części — 512 t. (775 t.)

W okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) rb. wzrost importu zamorskiego spowodowały w przeważnej mierze pozycje (w nawiasach dane liczbowe za ten sam okres czasu 1936 roku): złomu żelaznego — 404.135 t. (190.273 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 102.552 t. (45.061 t.), miedzi — 9.094 t. (6.849 t.), szmat — 10.927 t. (5.855 t.), owoców świeżych — 34.213 t. (27.182 t.), pirytów — 19.746 t. (11.716 t.), fosforytów — 76.163 t. (69.322 t.), żużli Thomasa — 30.046 t. (23.236 t.), kauczuku — 4.153 t. (3.258 t.), papieru — 12.718 t. (7.611 t.) oraz celulozy — 7.127 t. (3.299 t.)

Decydującą rolę odgrywają tu nadal surowce hutnicze (złom żelazny, rudy, piryty) oraz surowce nawozów sztucznych (fosforyty oraz żużle Thomasa).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (645.669,4 ton) wykazuje nieznaczny 1,6%-owy wzrost w porównaniu z wywozem ub. m. czerwca rb. (635.069,8 ton) oraz poważny 24,5%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1936 roku (518.479,8 ton).

Nieznaczny ten wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasach dane liczbowe za m. czerwiec br.): węgla eksportowego — 509.590 t. (470.868 t.), cukru — 9.461 t. (2.458 t.), bekonów — 1.903 t.)1.315 t.), jaj — 3.179 t. (1.606 t.), masła — 1.444 t. (769 t.), cementu — 579 t. (267 t.), melasy — 4.570 t. (2 t.), mączki kostnej — 638 t. (116 t.), bawełny i odpadków — 449 t. (183 t.), bali i słupów — 6.169 t. (4.134 t.), wyrobów z drzewa — 719 t. (535 t.), mebli giętych — 538 t. (521 t.), papieru — 618 t. (415 t.), metali różnych — 332 t. (185 t.), cynku — 973 t. (633 t.) oraz blachy cynkowej — 283 t. (208 t.)

Z grupy wytworów mineralnych jedynie węgiel eksportowy wykazuje nieznaczną nadwyżkę (ok. 39 tys. ton). Dobre rezultaty daje nadal grupa wytworów hodowlanych, jak bekony, jaja i masło.

Zwraca również uwagę ok. 4-krotny wzrost eksportu cukru pomimo pewnych tendencyj w głębi kraju do zmniejszenia tego eksportu. — Spadek wykazały pozycje następujące (w nawiasach dane z ub. m. czerwca br.): słód — 1.512 t. (2.482 t.), owoce świeże — 47 t. (260 t.), szynki i inne peklowane — 200 t. (225 t.), sól — brak (692 t.), węgiel bunkrowy — 50.295 t. (63.952 t.), koks — 17.347 t. (29.175 t.), tłuszcze zwierzęce — 101 t. (943 t.), przetwory mięsne — 1.082 t. (1.368 t.), napoje alkoholowe — 6 t. (10 t.), spirytus — brak (5 t.), salmiak — 70 t. (101 t.), karbid — 14 t. (197 t.), biel cynkowa — 453 t. (732 t.), saletra — 11 t. (17 t.), siarczan amonu — brak (594 t.), skóry — 228 t. (265 t.), tkaniny — 703 t. (731 t.), drzewo tarte — 15.215 t. (18.520 t.), dykty i forniery — 1.502 t. (1.585 t.), papa i tektura — 181 t.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. LIPCU BR. ORAZ W OKRESIE: STYCZEŃ — LIPIEC BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. **lipcu br.** osiągnęły 781.510,7 **ton** wobec rekordowych 813.009,6 ton w m. czerwcu br. oraz 627.959,8 ton w m. lipcu 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy przynosi nieznaczny 3,8%-owy spadek w porównaniu z rekordowymi wynikami miesiąca czerwca br. (813.009,6 ton) oraz poważny 24,4%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lipca 1937 r. (627.959,8 ton).

Dotychczasowe wyniki obrotów zamorskich portu (przywóz i wywóz łącznie) w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec br. — 5.124.387 ton wykazują 20,9%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego — 4.237.044,5 ton.

Na uzyskanie tych ogólnych obrotów zamorskich w okresie: styczeń — lipiec br. (5.124.387 ton) złożył się przywóz zamorski — 1.016.812,2 ton oraz wywóz zamorski — 4.107.574,8 ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy br. (1.016.812,2 ton) wykazuje poważny 54,3%-owy wzrost w porównaniu z przywozem w tym samym okresie czasu roku ubiegłego (658.832,9 ton). Miesiąc lipiec wnosi pewne nieznaczne osłabienie tempa wzrostu przywozu, wynoszące w pierwszym półroczu rb. — 60,3%, podczas gdy obecnie (styczeń — lipiec) już wspomniane 54,3%. Wywóz zamorski w okresie: styczeń — lipiec br. (4.107.574,8 ton) wykazuje 14,7 procentowy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (3.578.211,6 ton).

Należałoby podkreślić wzmożenie się wywozu. W przeciwieństwie do importu zamorskiego eksport zamorski wzrasta w obecnej chwili szybciej, wykazując (styczeń — lipiec b. r.) 14,7%, podczas gdy w okresie: styczeń — czerwiec br. 13,1%.

Import zamorski w miesiącu sprawozdawczym (135.841,3 ton) wykazuje poważny 23.6%-owy spadek w porównaniu z rekordowymi wynikami importu zam. w miesiącu czerwcu br. (177.939,8 ton) oraz równie poważny ale wzrost 24,1%-owy w stosunku do m. lipca 1936 r. (109.480,— ton).

Spadek importu zam. w m. lipcu rb. w porównaniu z ub. m. czerwcem spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żelaznego — 53.029 t. (85.606 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 18.638 t. (22.309 t.), nasion oleistych — 2.976 t. (5.279 t.), ryżu surowego — 98 t. (7.684 t.), owoców świeżych — 919 t. (2.173 t.), garbników — 1.092 t. (1.618 t.), fosforytów — 3.234 t. (12.029 t.), wełny — 497 t. (1.327 t.), bawełny — 4.861 t. (5.578 t.), szmat — 1.003 t. (1.387 t.), kauczuku — 358 t. (515 t.), papieru i makulatury — 1.979 t. (2.066 t.), celulozy — 971 t. (1.166 t.), metali różnych — 254 t. (427 t.), miedzi — 849 t. (1.525 t.), kawy — 232 t. (312 t.), herbaty — 87 t. (91 t.), korzeni — 52 t. (124 t.), śledzi świeżych — 4 t. (20 t.), asfaltu — 10 t. (211 t.), napoi alkoholowych — 42 t. (161 t.), przetworów chemicznych — 151 t. (244 t.), farb — 55 t. (116 t.), skór — 1.986 t. (2.014 t.), oraz wyrobów gumowych — 110 t. (309 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek przywozu szeregu surowców hutniczych, jak złomu żelaznego i rud żelaznych. Poważny ok. 50%-owy spadek wykazuje przywóz nasion oleistych. Do przyczyn wybitnie sezonowych należałoby zaliczyć spadek przywozu ryżu surowego oraz fosforytów. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania in minus w granicach jednego miesiąca.

Do pozycyj importu, które wykazały w m. sprawozdawczym wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem należą: kakao — 934 t. (195 t.), rośliny i mater. roślinne — 127 t. (23 t.), żywica — 735 t. (680 t.), śledzie solone — 2.389 t. (395 t.), piryty — 11.107 t. (brak), tłuszcze i oleje roślinne — 356 t. (321 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.079 t. (697 t.), tytoń — 300 t. (246 t.), siarka — 506 t. (72 t.), żużle Thomasa — 11.950 t. (2.800 t.), żelazo surowe — 736 t. (621 t.), maszyny, aparaty i części — 512 t. (447 t.), oraz samochody, motocykle i części — 734 t. (487 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w m. lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Lipiec 1936	Lipiec 1937
Nasiona różne	552	14
nasiona oleiste	740	2.976
ryż surowy	10.360	98
owoce świeże	1.496	919
owoce suszone	397	109
konserwy owocowe	6	1
orzechy i migdały	8	44
kawa	244	232
herbata	55	87
kakao	192	934
korzenie	73	52
rośliny i mater. roślinne	37	127
żywica	372	735
śledzie świeże	425	4
śledzie solone	2.049	2.389
rudy różne i wyp. piryt.	9.575	18.638
piryty	—	11.107
oleje	199	116
smoła i smary	6	38
asfalt	612	10

tłuszcze i oleje roślinne	392	356
tłuszcze zwierzęce sur.	1.140	1.079
tran	90	245
napoje alkohol. i inne	57	42
tytoń	111	300
siarka	110	506
przetwory chemiczne	225	151
farby	57	55
garbniki	1.203	1.092
fosforyty	10.798	3.234
żużle Thomasa	7.136	11.950
skóry	2.923	1.986
wełna	1.190	497
odpadki wełny	155	45
przędza wełniana	39	34
bawełna	6.604	4.861
odpadki bawełny	120	193
przędza bawełniana	146	169
len, konopie, sizal i in. włókna rośl.	78	22
juta	1.014	837
szmaty	1.227	1.003
kauczuk	351	358
wyroby gumowe	77	110
papier i makulatura	1.366	1.979
papa, tektura	—	40
celuloza	347	971
żelazo surowe	795	736
metale różne	39	254
złom żelazny	33.813	53.029
miedź	851	849
cyna	359	79
cynk	43	1
wyr. żelazne i metalowe	217	256
maszyny, aparaty i części	775	512
części wagonów i lokom.	189	224
samochody, motocykle i części	79	734
różne	7.968	8.422
Razem	109.480	135.841

Wzrost przywozu zam. w mies. lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: złomu żelaznego — 53.029 t. (33.813 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 18.638 t. (9.575 t.), pirytów — 11.107 t. (brak), nasion oleistych — 2.976 t. (740 t.). śledzi solonych — 2.389 t. (2.049 t.). żużli Thomasa — 11.950 t. (7.136 t.), celulozy — 971 t. (347 t.) oraz samochodów, motocykli i ich części — 734 t. (79 t.)

Spadły natomiast w m. lipcu br. w stosunku do tegoż miesiąca 1936 roku pozycje: ryżu surowego — 98 t. (10.360 t.), owoców świeżych — 919 t. (1.496 t.), owoców surowych — 109 t. (397 t.), asfaltu — 10 t. (612 t.), fosforytów — 3.234 t. (10.798 t.), skór — 1.986 t. (2.923 t.), wełny — 497 t. (1.190 t.), odpadków wełny — 45 t. (155 t.), bawełny — 4.861 t. (6.604 t.), juty — 837 t. (1.014 t.). szmat — 1.003 t. (1.227 t.), oraz maszyn, aparatów i części — 512 t. (775 t.)

W okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) rb. wzrost importu zamorskiego spowodowały w przeważnej mierze pozycje (w nawiasach dane liczbowe za ten sam okres czasu 1936 roku): złomu żelaznego — 404.135 t. (190.273 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 102.552 t. (45.061 t.), miedzi — 9.094 t. (6.849 t.), szmat — 10.927 t. (5.855 t.), owoców świeżych — 34.213 t. (27.182 t.), pirytów — 19.746 t. (11.716 t.), fosforytów — 76.163 t. (69.322 t.), żużli Thomasa — 30.046 t. (23.236 t.). kauczuku — 4.153 t. (3.258 t.). papieru — 12.718 t. (7.611 t.) oraz celulozy — 7.127 t. (3.299 t.)

Decydującą rolę odgrywają tu nadal surowce hutnicze (złom żelazny, rudy, piryty) oraz surowce nawozów sztucznych (fosforyty oraz żużle Thomasa).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (645.669,4 ton) wykazuje nieznaczny 1,6%-owy wzrost w porównaniu z wywozem ub. m. czerwca rb. (635.069,8 ton) oraz poważny 24,5%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1936 roku (518.479,8 ton).

Nieznaczny ten wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasach dane liczbowe za m. czerwiec br.): węgla eksportowego — 509.590 t. (470.868 t.), cukru — 9.461 t. (2.458 t.), bekonów — 1.903 t.)1.315 t.), jaj — 3.179 t. (1.606 t.), masła — 1.444 t. (769 t.), cementu — 579 t. (267 t.), melasy — 4.570 t. (2 t.), mączki kostnej — 638 t. (116 t.), bawełny i odpadków — 449 t. (185 t.), bali i słupów — 6.169 t. (4.154 t.), wyrobów z drzewa — 719 t. (535 t.), mebli giętych — 538 t. (521 t.), papieru — 618 t. (415 t.), metali różnych — 332 t. (185 t.), cynku — 973 t. (633 t.) oraz blachy cynkowej — 283 t. (208 t.)

Z grupy wytworów mineralnych jedynie węgiel eksportowy wykazuje nieznaczną nadwyżkę (ok. 39 tys. ton). Dobre rezultaty daje nadal grupa wytworów hodowlanych, jak bekony, jaja i masło.

Zwraca również uwagę ok. 4-krotny wzrost eksportu cukru pomimo pewnych tendencyj w głębi kraju do zmniejszenia tego eksportu. — Spadek wykazały pozycje następujące (w nawiasach dane z ub. m. czerwca br.): słód — 1.512 t. (2.482 t.), owoce świeże — 47 t. (260 t.), szynki i inne peklowane — 200 t. (225 t.), sól — brak (692 t.), węgiel bunkrowy — 50.295 t. (63.952 t.), koks — 17.347 t. (29.175 t.), tłuszcze zwierzęce — 101 t. (943 t.), przetwory mięsne — 1.082 t. (1.368 t.), napoje alkoholowe — 6 t. (10 t.), spirytus — brak (5 t.), salmiak — 70 t. (101 t.), karbid — 14 t. (197 t.), biel cynkowa — 453 t. (732 t.), saletra — 11 t. (17 t.), siarczan amonu — brak (594 t.), skóry — 228 t. (265 t.), tkaniny — 703 t. (731 t.), drzewo tarte — 15.215 t. (18.520 t.), dykty i forniery — 1.502 t. (1.585 t.), papa i tektura — 181 t.

(212 t.), celuloza — 397 t. (1.003 t.), żelazo surowe — 533 t. (778 t.), żelazo handlowe — 4.463 t. (12.004 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.569 t. (1.964 t.), szyny kolejowe — brak (4.019 t.) oraz rury żeliwne i żelazne — 1.776 t. (3.678 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę spadek eksportu wytworów mineralnych, jak koks i bunkier. Zmniejszył się również eksport produktów chemicznych (siarczan amonu, saletra, biel cynkowa, karbid itd.) W roku bieżącym tak dobrze zapowiadający się eksport drzewa tartego załamał się. Miesiąc sprawozdawczy wnosi dalsze zmniejszenie się eksportu tarcicy w porcie gdyńskim. Zmniejszył się również bardzo poważnie eksport produktów hutniczych.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w m. lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Lipiec 1936	Lipiec 1937
Strączkowe	—	3
mąka ryżowa	600	738
mąka	25	—
mąka pastewna	101	—
ryż	691	170
słód	2.265	1.512
owoce świeże	75	47
konserwy owocowe	—	4
nasiona i rośliny	161	67
szynki i inne peklowane	108	200
bekony	1.806	1.903
drób i ptactwo bite	15	2
jaja	2.412	3.179
masło	1.522	1.444
cement	2.125	579
sól	117	—
węgiel eksportowy	403.350	509.590
węgiel bunkrowy	28.350	50.295
koks	12.500	17.347
oleje i parafina	2	38
tłuszcze zwierzęce	194	101
przetwory mięsne	1.171	1.082
cukier	5.054	9.461
napoje alkoholowe	5	6
makuchy	1.727	850
melasa	—	4.570
wytłoki buraczane	155	—
soda	62	—
salmiak	53	70
karbid	213	14
farby	20	18
mączka kostna	—	638
biel cynkowa	542	453
sól potasowa	276	—
saletra	—	11
siarczan amonu	—	—
skóry	90	228
tkaniny	1.025	703
bawełna i odpadki	101	449
bale i słupy	210	6.169
drzewo tarte	29.297	15.215
wyroby z drzewa	984	719
klepki	165	143
dykty i forniery	1.539	1.502
meble gięte	529	538
wyroby koszykarskie	66	74
papier	662	618
papa i tektura	236	181
celuloza	795	397
żelazo surowe	102	533
żelazo handlowe	4.378	4.463
metale różne	135	332
wyr. żelazne i metalowe	1.469	1.569
szyny kolejowe	3.119	—
rury żeliwne i żelazne	2.003	1.776
cynk	1.739	973
blacha cynkowa	363	283
różne	3.776	4.416
Razem	518.480	645.669

Jak z powyższego zestawienia wynika wzrost wywozu zamorskiego w m. sprawozdawczym w porównaniu z analogicznym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla eksportowego — 509.590 t. (403.350 t.), węgla bunkrowego — 50.295 t. (28.350 t.), koksu — 17.347 t. (12.500 t.), cukru — 9.461 t. (5.054 t.), melasy — 4.570 t. (brak), bali i słupów — 6.169 t. (210 t.)

Zwraca natomiast uwagę poważny spadek eksportu tarcicy — 15.215 t. (29.297 t.), słodu — 1.512 t. (2.265 t.), cementu — 579 t. (2.125 t.), szyn kolejowych — brak (3.119 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 1.776 t. (2.003 t.), cynku — 973 t. (1.739 t.) oraz blachy cynkowej — 283 t. (363 t.)

Eksport zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) rb. wykazuje wzrost głównie dzięki pozycjom (w nawiasie dane za ten sam okres czasu roku ubiegłego) wytworów mineralnych: węgla eksportowego — 3.126.543 t. (2.753.883 t.), węgla bunkrowego — 330.451 t. (210.676 t.), oraz koksu — 144.163 t. (119.668 t.). Poza grupą mineralną dobre rezultaty daje nadal grupa wytworów hutniczych, jak: żelaza handlowego — 57.492 t. (45.115 t.), szyn kolejowych — 39.710 t. (3.246 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 19.435 t. (14.123 t.) oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 19.540 t. (10.806 t.) Spośród produktów rolniczych i hodowlanych utrzymują się nadal na wysokim poziomie: słód — 17.712 t. (17.238 t.), szynki i inne peklowane — 3.697 t. (526 t.), oraz masło — 6.053 t. (3.052 t.) Omawiając eksport grupy płodów hodowlanych należałoby zwrócić uwagę na stosunkowo poważny spadek eksportu jaj — 9.797 t. (14.255 t.) Z grupy wytworów chemicznych wzrasta poważnie eksport: siarczanu amonu —

32.536 t. (13.424 t.), bieli cynkowej — 4.065 t. (2.185 t.), soli potasowej — 2.550 t. (726 t.) oraz farb — 135 t. (57 t.) Jak już wspomniano wyżej rok bieżący przynosi bardzo poważne, gdyż ok. 50%-owe obniżenie się eksportu tarcicy — 83.864 t. (152.880 t.) oraz bali i słupów — 10.753 t. (18.070 t.)

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym w przeciwieństwie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 528 (509) statków o pojemności 533.422 n. r. t. (497.467 n. r. t.), wyszło zaś 537 (507) statków o pojemności 535.046 n. r. t. (486.091 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska — 1 miejsce, Szwecja — 2, Dania — 3, Niemcy — 4, Anglia — 5, Finlandia — 6, Włochy — 7, Norwegia — 8, Francja — 9, Stany Zjedn. Am. P. — 10, Grecja — 11, Łotwa — 12, Estonia — 13, Holandia — 14, W. M. Gdańsk — 15, Węgry — 16, oraz Panama — 17. Ogółem reprezentowane były bandery 17 (18) państw, przy czym bandera polska przesunęła się na nader rzadko zajmowane przez siebie 1 miejsce.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. lipcu rb. wyniósł 1.010,3 n. r. t. (977,3 n. r. t.) Średni postój statków w porcie wyniósł 50,8 godzin. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wynosiła 48 (58).

Ruch statków w miesiącu lipcu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	statków	NRT.	statków	NRT.
Polska	59	89.335	63	90.352
W. M. Gdańsk	6	1.161	6	1.440
Anglia	23	44.987	24	43.275
Dania	77	49.446	79	50.780
Estonia	23	13.731	23	13.765
Finlandia	31	35.339	32	34.536
Francja	5	30.586	5	30.586
Grecja	7	18.521	7	18.191
Holandia	22	7.205	21	7.554
Łotwa	20	16.499	19	16.414
Niemcy	72	46.144	71	45.346
Norwegia	39	32.663	41	31.958
Panama	—	—	1	437
Stany Zjedn. A. P.	8	26.594	10	33.531
Szwecja	123	86.272	123	85.928
Węgry	1	348	1	346
Włochy	12	34.593	11	30.607
Razem	528	533.422	537	535.046

Ruch pasażerów na skutek sezonu licznych wycieczek morskich wykazuje poważne ożywienie. Przyjechało bowiem 3.018 (1.151) pasażerów w tym: z Anglii — 154, Argentyny — 5, Belgii — 47, Brazylii — 1, Danii — 210, Estonii — 10, Finlandii — 13, Francji — 150, Holandii — 14, Niemiec — 1, Norwegii — 9, Stanów Zjedn. Am. P. — 1.362, Szwecji — 31, oraz z wycieczek morskich G. A. L. — 1.011. Wyjechało zaś 4.620 (2.664) pasażerów, w tym: do Anglii — 937, Argentyny — 7, Belgii — 6, Danii — 107, Estonii — 10, Finlandii — 2, Francji — 932, Holandii — 9, Kanady — 175, Łotwy — 1, Niemiec — 3, Norwegii — 4, Stanów Zjedn. Am. P. — 892, Szwecji — 24, oraz na wycieczki morskie G. A. L. — 1.511 osób.

DZIAŁALNOŚĆ KREDYTOWA ODDZIAŁU GDYŃSKIEGO PAŃSTWOWEGO BANKU ROLNEGO.

Dowiadujemy się z miarodajnego źródła, że Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych upoważniło Państwowy Bank Rolny do udzielania pożyczek z kredytów inwestycyjnych tego Ministerstwa na urządzenia techniczne związane z nasiennictwem, a więc magazyny, suszarnie, maszyny do czyszczenia nasion itp.

Pożyczki będą oprocentowane w wysokości 2% rocznie, a ponadto jednorazowo przy realizacji pobierane będzie ¼% na rzecz Podkomisji Inwestycyjnej M. R. i R. R.

Splata pożyczek będzie się odbywała w rocznych ratach amortyzacyjnych.

Jako najdłuższy okres umorzenia ustalono: 40 lat — przy pożyczkach na budowę trwałych budynków i 20 lat — przy pożyczkach na urządzenia wewnętrzne i maszyny.

W zasadzie obowiązuje hipoteczne zabezpieczenie pożyczek.

Finansowanie producentów nasion, zamieszkałych na tereme Gdyni i powiatów: morskiego, kartuskiego i kościerskiego, należy do kompetencji Oddziału Państwowego Banku Rolnego w Gdyni i tam też należy kierować zgłoszenia o kredyt i zwracać się po bliższe informacje.

Niezależnie od wszczętej już akcji finansowania spółdzielni rolniczo-handlowych w zakresie obrotu ziemiopłodami, Państwowy Bank Rolny, Oddział w Gdyni, zamierza uruchomić na ten cel kredyty również i dla młynów oraz przedsiębiorstw handlowych prywatnych, zajmujących się eksportem ziemiopłodów.

Analogicznie, jak przy kredytach dla spółdzielni rolniczo-handlowych, przewiduje się trzy formy kredytów dla młynów i przedsiębiorstw handlowych:

1. Kredyt obrotowy wstępny, przeznaczony na zapoczątkowanie skupu, zabezpieczony wekslami i hipotecznie.

2. Kredyt lombardowy pod zlombardowany surowiec bądź też produkt przemiału.

3. Zaliczki pod złożone na inkaso dokumenty przewozowe zasadniczo w granicach 75% fakturowej wartości towaru, przy posia-

daniu zaś odpowiedniego zabezpieczenia dodatkowego, względnie przy dostawach dla Instytucyj Państwowych i wojska, w 90% wartości fakturowej.

Oprocentowanie wspomnianych kredytów ma być obliczane według normalnych stawek, obowiązujących w Państwowym Banku Rolnym.

Do kompetencji Oddziału Banku w Gdyni należy kredytowanie młynów i przedsiębiorstw, znajdujących się w Gdyni i powiatach: morskim, kartuskim i kościerskim.

POWIĘKSZENIE TONAŻU ŻEGLUGI POLSKIEJ NA LINII LEWANTYŃSKIEJ.

S. A. Żegluga Polska w Gdyni nabyła dla Linii Lewantyńskiej drugi statek, mianowicie motorowiec „Lechistan", który będzie kursował na tej linii razem z siostrzanym statkiem „Lewant", zakupionym przez Żeglugę Polską w roku ubiegłym. Obydwa statki są konstrukcyjnie bliźniacze, posiadają ca 3070 ton nośności każdy i są wyposażone w motory o sile 2000 KMi., które pozwalają na rozwinięcie szybkości 12—12½ węzłów.

Nabycie m/s „Lechistan" ugruntuje stan posiadania Żeglugi Polskiej na powyższej linii i przyczyni się do jej dalszego rozwoju.

ARBITRAŻ MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ PRZY ZAŁATWIANIU SPORÓW, WYNIKŁYCH Z TRANSAKCYJ HANDLOWYCH, ZAWIERANYCH ZA GRANICĄ.

Zarząd Rady Interesantów Portu na posiedzeniu w dniu 23 lipca br. uchwalił zalecić firmom, zrzeszonym w Radzie, korzystanie z aparatu arbitrażowego Międzynarodowej Izby Handlowej w wypadku sporów, wynikłych z umów, zawartych z kontrahentami zagranicznymi. Doświadczenie, zdobyte w tym zakresie wskazuje bowiem na celowość posługiwania się tą instytucją.



DOBRE PERSPEKTYWY DLA ŚWIATOWEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W handlu światowym zaznacza się coraz większe ożywienie. Wskaźnik Ligi Narodów (w r. 1929 — 100), wynoszący dla roku zeszłego — 85,9, podniósł się w pierwszym kwartale 1937 r. do cyfry 92,6 (od r. 1935 wzrósł o 12%). Ten sam wniosek wysunąć można ze statystyki transportu towarów w trzech wielkich portach północno-europejskich; Hamburgu, Rotterdamie i Antwerpii (w r. 1935 — 71 milionów ton, w r. 1936 — 80 milionów ton), oraz z ewolucji wskaźnika frachtów morskich „Economist'a" (r. 1913—100, r. 1936—77,8, r. 1937 — 134,9). Armatorzy eskontują już te dobre widoki na przyszłość i zamówienia w brytyjskich stoczniach okrętowych zbliżają się do poziomu z r. 1929.

O KONTROLĘ RYNKÓW FRACHTÓW TRAMPOWYCH.

Pod koniec lipca oświadczono urzędowo ze sfer rządowych brytyjskich, że subwencje dla armatorów trampowych, będące do dyspozycji na r. 1937 w sumie 2 milionów £, nie zostaną wypłacone, ponieważ poziom stawek frachtowych przekracza znacznie minimum przewidziane w ustawie o subwencjach (frachty przeciętne za r. 1929). W związku z tym oświadczeniem urzędowym powstała konieczność zbadania sprawy dalszej kontroli frachtów trampowych. Aczkolwiek w chwili obecnej nie ma powodu do wykonywania choćby najlżejszej kontroli na trampowych rynkach frachtowych, gdyż będący do dyspozycji tonaż nie jest w stanie pokryć nawet w przybliżeniu istniejącego popytu, zainteresowane koła w Anglii zajmują się bardzo żywo tą sprawą, która będzie miała duże znaczenie w przyszłości, z chwilą gdy nastąpi zmniejszenie się popytu na tonaż. Uchwalono zatem niedawno na zebraniu brytyjskich armatorów trampowych utrzymanie istniejącej organizacji kontroli trampowych rynków frachtowych i pozostawienie w mocy schematu kontrolnego także po 31 grudnia rb. Ta uchwała tymczasowa, mająca obowiązywać brytyjską żeglugę trampową na razie do końca 1939 r., wymaga jednakże jeszcze zatwierdzenia przez 90% ogółu armatorów brytyjskich pracujących w trampowej żegludze angielskiej.

ZMNIEJSZENIE LICZBY MARYNARZY W WIELKIEJ BRYTANII.

Spis marynarzy przeprowadzony dnia 15 czerwca 1936 r. w W. Brytanii wykazuje ich liczbę 149.041 osób, wobec 152.792 rok przed-

tem i 169.211 dnia 26 kwietnia 1931 r. Marynarze ci stanowili załogi 3.818 statków pojemności 7.834 tys. ton n. (3.841 statków — 7.963 tys. ton n. rok przedtem i 4.069 statków — 8.325 tys. ton n . w 1931 r.) W tychże latach liczba oficerów, obywateli brytyjskich wynosiła 25.773 (27.241 i 25.753), obywateli obcych — 198 (247 i 148); marynarzy i personelu — obywateli brytyjskich 76.114 81.641 i 77.570), obywateli obcych 5.196 (10.957 i 6.197); Hindusów — 41.760 (49.125 i 43.125).

STRATY W TONAŻU ŚWIATOWYM W I KWARTALE BR.

Ogólna suma strat światowego tonażu w I kwartale 1937 r. wynosi 122 statki pojemności 117.697 ton brutto i jest znacznie wyższa niż straty w takim samym okresie r. ub. (109 jednostek 84.728 ton). Ze straconego w omawianym czasokresie tonażu, na parowce przypada 81 jedn., a 12 na motorowce.

WŁOSKI PROGRAM ROZBUDOWY FLOTY HANDLOWEJ.

Minister komunikacji przedłożył parlamentowi program rozbudowy włoskiej floty handlowej w ciągu lat najbliższych, kosztem jednego miliarda lirów. Program obejmuje przede wszystkim przebudowę istniejących jednostek (nowe silniki, zmiana długości i kształtu kadłuba), oraz rozległy program powiększenia floty nowymi jednostkami: mają to być statki pasażerskie i pasażersko - towarowe: 44 statki o ogólnym tonażu 235.000 ton.

Głównymi towarzystwami, które otrzymają nowy tonaż będą „Italia" i „Lloyd Triestino". Nowe statki przede wszystkim służyć będą do liniowych połączeń z Ameryką Północną i Dalekim Wschodem.

REKORDOWE CENY NOWEGO TONAŻU.

W Anglii notuje się już żądanie stoczni za zamawiany tonaż okrętów o nośności od 7.500 do 9.000 t. DW. — po 13 £ za tonę. Wobec tendencji zwyżkowej dla materiałów i płac w budownictwie okrętowym rekord ten prawdopodobnie jeszcze będzie przekroczony.

Przy poprzednich „boom-ach" ceny analogicznie się wahały: ostatni przedwojenny boom w r. 1900 dał dla 7.500-tonowca 60.750 £, która to cena stopniowo spadła do 36.250 £ za taki statek w r. 1909. Znany boom z końcem wojny światowej był tak wyjątkowy, że nie może być użyty do porównania. Przeciętnie, po uspokojeniu się, w okresie powojennym tona DW kosztowała 8 £. Taka średnia, trzeba zaznaczyć, kryje w sobie poważny spadek, i to raptownym stopniem, w stosunku do złota, w okresie obniżenia kursu funta. Najniższy koszt budowy statku na stoczniach angielskich był w czerwcu 1932 roku, kiedy cena standartowego 8.000-tonowca towarowego była 4 £ 5 s. 4 d. za tonę DW.

JEDNOLITA ORGANIZACJA FLOTY ŁOTEWSKIEJ I JEJ CELE.

W Rydze ukonstytuowało się towarzystwo żeglugi „Aprienitas kugniecibas akciju sabiedribas" („Połączeni Armatorzy S. A."), do którego faktycznie weszły wszystkie statki łotewskie, to znaczy prywatne z jednej strony, a z drugiej strony statki „Valts Kugu Parvalde" („Żegluga Państwowa").

Prezesem nowej organizacji jest mianowany podsekretarz stanu w ministerstwie Handlu i Przemysłu. Jednym z zadań nowej organizacji ma być usunięcie wzajemnej konkurencji w komunikacji pomiędzy portami łotewskimi a portami Północnego Morza i systematyczne rozwijanie w kierunku tego morza połączeń liniowych.

RZADKI WYPADEK ZAPŁATY SZKÓD PRZEZ ARMATORA ZA SPÓŹNIENIE.

W wypadkach, gdy statek, wbrew warunkom umowy frachtowej (czarteru), się spóźni, to albo się przyjmuje statek, albo anuluje umowę. „Fairplay" jednak przytacza wypadek, gdy nie zaszło ani jedno ani drugie: statek był przyjęty, a jednak, co jest rzeczą niezmiernie rzadką, zapłacił odszkodowanie za spóźnienie.

Sprawa miała się tak: w porcie wyładowania z poprzedniego czarteru statek zawarł umowę, w której zaznaczono, że statek jest w stanie gotowości do udania się pod balastem do portu ładowania dla wykonania warunków umowy frachtowej. Wskutek konieczności natychmiastowych napraw statek jednak odszedł dopiero po tygodniu i stanął do ładowania w dzień po wyznaczonej dacie anulującej czarter. Ładowano jednak; ładujący czynił zastrzeżenia. Na miejscu nie było innych statków do dyspozycji; frachtujący zareklamował zwrot powstałych strat.

Powołany rozjemca orzekł: dając zapewnienie natychmiastowej gotowości właściciel statku zapewnił sobie wyższy fracht o całych 2/6 na tonie, wobec tego, że inne statki mogły zjawić się dopiero później, jednak, nie dotrzymując zapewnienia, winie zwrócić nadwyżkę tę stronie frachtującej w tej właśnie wysokości.

Niewątpliwie sprawa wzięłaby była inny obrót, gdyby przed ładowaniem armator nie oprotestował zastrzeżeń ładujących. Nie uczynił jednak tego, obawiając się widocznie większych strat przez pozbawienie go przewozu, — a więc świadomie idąc na pewne prawdopodobieństwo niekorzystnego orzeczenia rozjemcy.

MEMORIAŁ IZBY W SPRAWIE KONTYNGENTÓW WYWOZOWYCH DO TURCJI.

W związku z zawarciem w dniu 11 lipca br. traktatu handlowego pomiędzy Polską a Turcją, umożliwiającym ożywienie wymiany handlowej pomiędzy obu krajami, Izba nasza wystosowała do Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo - Handlowych memoriał, uzasadniający konieczność uzyskania od Rządu tureckiego kontyngentów na wywóz z Polski pługów oraz papieru pakowego, a to ze względu na zainteresowanie eksportem tych artykułów ze strony zakładów przemysłowych okręgu izbowego.

KONIECZNOŚĆ PRZEDKŁADANIA PRZEZ IMPORTERÓW DOWODÓW PROWADZENIA KSIĄG HANDLOWYCH ORAZ ZGODNOŚCI CEN Z CENAMI RYNKOWYMI.

Zgodnie z ostatnio powziętą przez Centralną Komisję Przywozową uchwałą, aby organizacje, opiniujące podania o udzielenie zezwoleń na przywóz, potwierdzały również fakt prowadzenia przez firmy importowe ksiąg handlowych oraz zgodność podanej przez importera ceny, sprowadzanych towarów z cenami rynkowymi kraju, gdzie towar został zakupiony, Izba nasza żąda obecnie od importerów przedstawiania odnośnych dowodów przy składaniu podań o udzielenie zezwolenia przywozu.

WYMOGI RYNKOWE W ZAKRESIE PRZYWOZU DO ANGLII OGÓRKÓW I KORNISZONÓW.

Ogórki kwaszone konsumowane są w Anglii wyłącznie przez ludność przybyłą z kontynentu, a przede wszystkim procentowo najwięcej przez ludność żydowską. Towar polski, zwłaszcza z niektórych fabryk jest bardzo dobrze wprowadzony i o dobrej marce. Trudności, na jakie napotykali eksporterzy polscy w ostatnich 3 latach, wypływały głównie z dwóch przyczyn: wysokiej konkurencji obcej, a przede wszystkim litewskiej, oraz niewłaściwej jakości towaru puszkowanego.

Pomyślny rozwój dostaw z Polski zależy od dostarczania jedynie towaru dobrej jakości oraz wyboru właściwych sprzedawców i agentów.

Przy eksporcie ogórków zważyć należy, że konkurencja jest bardzo silna (Holandia, Niemcy, Łotwa, Estonia, Czechosłowacja, a przede wszystkim w ostatnich latach Litwa) i że coraz bardziej jakość i trwałość towaru będą decydować o tym, kto się utrzyma na rynku.

Na rynek angielski — ogórki kwaszone przychodzą albo w beczkach wagi 150 kg netto i zależnie od wielkości jest w niej ca 1200 sztuk lub 800 sztuk, albo w puszkach blaszanych 9 kg brutto lub 6 kg netto o zawartości ca 40—45 sztuk, albo 50—55 sztuk.

Głównym dostawcą towaru beczkowego była jeszcze do roku ubiegłego Holandia, która przechodzi coraz więcej na towar puszkowany.

Korniszony są w Anglii konsumowane przez szersze masy, i po dobrej cenie sprzedawane tylko przez wprowadzone firmy lub jako towar o znanej marce. Import tego artykułu mógłby się więc z Polski odbywać tylko w sposób, wypróbowany przez Holandię, Francję oraz Czechosłowację, mianowicie eksportuje się tylko w beczkach w solance, a dopiero na miejscu specjalne fabryki odpowiednio je przyprawiają i pakują do słoików przeważnie razem z pokrajanym kalafiorem i małymi cebulkami.

Korniszony wymagają bardzo pieczołowitej selekcji i uważnej produkcji. Selekcja musi być wg wielkości (jakość zupełnie czysta lub z małymi plamami), wg formy (proste lub zakrzywione) i koloru.

Wg zebranych wiadomości muszą być korniszony w ciągu ca 6 tygodni solone w specjalnych naczyniach, a dopiero następnie, po przejściu właściwej fermentacji mają być pakowane do beczek dla wysyłki. Beczki te o wadze 150 kg netto mają być zrobione z twardego drzewa i wewnątrz parafinowane.

IMPORT I CENY WIKLINY W SZWAJCARII.

Zapotrzebowanie rynku szwajcarskiego na wiklinę, a w szczególności na białą okorowaną (weisse, geschälte Weiden) pokrywane jest w 95% importem z Polski.

Według danych statystycznych wwóz wikliny do Szwajcarii w 2 ostatnich latach oraz 5 miesiącach br. kształtował się jak następuje:

1935 r.	4.425 q	za 153.900 fr. szw.
z Polski	3.643 q	za 123.483 fr. szw.
1936 r.	3.658 q	za 111.571 fr. szw.
z Polski	2.739 q	za 71.809 fr. szw.
1937 r. od stycznia do czerwca	828 q	za 29.840 fr. szw.
z Polski	385 q	za 14.775 fr. szw.

Polska zajmuje pierwsze miejsce spośród państw eksportujących wiklinę na rynek szwajcarski. Do innych państw eksportowych należą Francja, Holandia oraz Belgia.

Według opinii sfer handlowych widoki dla polskiego eksportu wikliny do Szwajcarii są nadal pomyślne, zwłaszcza, że Francja, główny konkurent dla Polski, na skutek wewnętrznego zapotrzebowania i dostaw do Niemiec, nie jest w stanie eksportować chociażby

minimalnych ilości wikliny na rynek szwajcarski. Na ogół w Szwajcarii istnieje większe zainteresowanie i popyt na towar polski, ze względu na mniejszy ciężar pojedynczych prętów od wagi prętów pochodzenia francuskiego.

Ceny rynkowe na wiklinę białą, okorowaną w zależności od długości prętów, są następujące:

100—150 cm Fr. 50,— za 100 kg franco granica szw. towar nieocl.

150—180 cm Fr. 46,— za 100 kg franco granica szw.

180—200 cm Fr. 41,— za 100 kg franco granica szw.

200—250 cm Fr. 35,50 za 100 kg franco granica szw.

Ceny wikliny z nowych zbiorów są dotychczas nieznane.

Stawka celna na wiklinę do celów koszykarstwa wynosi według poz. 503 d. szw. tar. celnej Fr. 0,50 za 100 kg plus 10 cts. za przesyłkę tytułem opłaty statystycznej, plus 4% od opłaty celnej tytułem opłaty stemplowej.

Wwóz wikliny nie podlega restrykcjom kontyngentowym. Adresy firm zainteresowanych przywozem z Polski znajdują się w P. I. E.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU RYB, DZICZYZNY I DROBIU W SZWAJCARII.

Na rynku szwajcarskim istnieje zainteresowanie przywozem z Polski ryb, dziczyzny i drobiu. Na podstawie przeprowadzonych badań Konsulat ustalił możliwości dostaw łososia świeżego, którego ceny przy imporcie z Norwegii wynoszą przeciętnie za 1 kg fr. szw. 3,30 franco granica szwajcarska za towar nieoclony. Stawka celna wynosi za 1 kg łososia 0,20 fr. szw.

W zakresie dziczyzny odbiorcy szwajcarscy wykazują zapotrzebowanie dość duże, zwłaszcza zaś interesują się przywozem zajęcy, bażantów, kuropatw oraz dzików. Specjalnym popytem cieszą się zające nie strzelane, lecz zabijane ręcznie. Ceny zajęcy kształtują się niejednolicie. W grudniu 1936 r. płacono za towar polski 2.60—3.50 fr. szw. za sztukę franco stacja nadawcza. Rynek szwajcarski poszukuje zajęcy dużych o wadze ok. 5 kg. Ceny bażantów w tym okresie wynosiły 2.70 fr. szw. (koguty) i 2.20 fr. szw. (kury) za sztukę franco stacja nadawcza w Polsce. Za kuropatwy płacono 1,10 fr. szw. za sztukę. Odbiorcy szwajcarscy zwłaszcza we francuskiej części Szwajcarii interesują się przywozem dzików mniejszych i młodych. W grudniu r. ub. płacono 1,50—1,70 fr. szw. za 1 kg franco stacja nadawcza.

Ze względu na to, że dziczyzna nie podlega przy imporcie do Szwajcarii ograniczeniom kontyngentowym, mogą dostawy z Polski znacznie powiększyć się w porównaniu i rozmiarami dotychczasowymi, przy racjonalnym opracowaniu rynku i z wyeliminowaniem konkurencji eksporterów polskich między sobą.

Jeśli chodzi o drób, to importerzy szwajcarscy uskarżają się często na gatunek i kolor mięsa z drobiu pochodzenia polskiego, co wynika ze sposobu karmienia drobiu w Polsce. Klientela szwajcarska poszukuje zwłaszcza drobiu mniejszego i tańszego od t. zw. pulard („poulet de Bress"). Przy dostosowaniu się do wymogów miejscowych istnieją możliwości rozszerzenia eksportu. Ceny drobiu kształtują się w zależności od wagi i wynoszą: dla drobiu o wadze 600—900 gr sztuka — fr. szw. 1.90 za 1 kg franco granica szwajcarska za towar nieoclony, oraz o wadze 1000—1500 gr — 2,30 fr. szw. za 1 kg.

Konsulat R. P. w Bazylei.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LIPCA 1937 R.

CZECHOSŁOWACJA. Według ogłoszenia Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Sb. Zak. z 15 VII 1937 pod nr 183/37, Czechosłowacja opierając się na art. III układu dodatkowego z r. 1933 do umowy handlowej z Francją wypowiedziała stawkę konwencyjną z poz. 630 czechosłowackiej t. c. na artykuły lecznicze przygotowane w formie syropów i roztworów. Tym samym dotychczasowa stawka konwencyjna Kc. 1.200 zastąpiona zostaje stawką autonomiczną 2.500 Kc.

Z ważnością od 10 VII br. obowiązuje cło na masło naturalne, świeże lub solone i topione w wysokości Kc. 420.

Z ważnością od 10 VII br. obowiązują następujące cła dodatkowe na zboża: pszenica 25 Kc., żyto 36 Kc., jęczmień 35 Kc. i owies 24 Kc.

EKWADOR. Zarządzeniem z dnia 11 VI br. nałożone zostało dodatkowe cło w wysokości 50 proc. dotychczasowej stawki na towary państw, z którymi Ekwador ma bilans handlowy ujemny w wysokości przekraczającej 30 proc. Nie dotyczy to towarów szczególnie ważnych dla Ekwadoru, jak: papieru, tektury, naczyń emaliowanych i kamiennych, surowców i pewnych półfabrykatów, jak również towarów bezcłowych. Zarządzenie powyższe nie dotyczy towarów polskich, gdyż bilans polsko-ekwadoriański kształtuje się wybitnie dodatnio dla Ekwadoru; przeciwnie, stwarza nowe szanse konkurencyjności wobec tych krajów importujących, które to zarządzenie dotyka.

FRANCJA. Ostatnio dokonana podwyżka cła o 13 proc. nie dotyczy niektórych artykułów z następujących grup towarowych: mleka, śmietany, mączki mlecznej, sera, ryb, raków, owoców strączkowych, owoców, cukru, wyrobów cukierniczych, czekolady, olejów, sztucznych pachnideł, olejku terpentynowego, wełny i słomy drzewnej, świeżych jarzyn, konserw jarzynowych, żywych roślin, sztucznych środków szlifierskich, cegieł, kamieni brukowych, wapna hydraulicznego, aluminium, stali szlachetnej dla narzę-

dzi, stali specjalnej, drutu, miedzi, ołowiu, niklu, pewnych artykułów chemicznych, cykorii, krochmalu, kleju kostnego, płytek ceramicznych, wyrobów ceramicznych, porcelany, szkła, żarówek elektrycznych, lamp radiowych, przędzy bawełnianej, tkanin bawełnianych, wełnianych i jedwabnych, odzieży i bielizny, papieru i filmów, skór, obuwia, taniej biżuterii, motorów, różnych maszyn i aparatów, różnych narzędzi, przedmiotów użytku domowego, towarów metalowych, broni myśliwskiej, mebli, drzewa, instrumentów muzycznych, motocykli i samochodów, kapeluszy filcowych i zapalniczek. Prócz tego ogólna zwyżka celna nie dotyczy towarów, wymienionych w art. 74 i 75 rozporządzenia (kawa, herbata, pieprz, benzyna, spirytus pędny, olej świetlny, oleje i smary, pewne części maszyn), dla których osobno zostały ustalone stawki celne. Prócz powyższych zmian celnych podwyżce o 25 proc. uległy opłaty t. zw. kontyngentowe.

NICARAGUA. Z dn. 20 VII 37 została przywrócona ponownie kontrola dewiz. Pozwolenia Komisji Walutowej wymagane są dla wszystkich towarów prócz tych, które zostały załadowane na okręt przed wejściem w życie ustawy.

SYRIA I LIBAN. Celem stworzenia ochrony dla podjętej parę lat temu w Libanie produkcji drutu cienkiego i gwoździ, rozporządzeniem z dnia 10 maja rb. zostały zwiększone i zmienione stawki libańskiej taryfy celnej. Cło na drut ciągniony żelazny i stalowy wynosi:

a) zwykły:
  1 m/m i mniej grubości — 5000 PLS, tj. 1000 fr. od tony
  ponad 1 m/m grubości — 1000 PLS, tj. 200 fr. od tony
b) prażony, galwanizowany, miedziowany lub cynowany, do 6 m/m średnicy — 5000 PLS, tj. 1000 fr. od tony
c) inny — 25 proc. ad valorem.

Drut kolczasty żelazny lub stalowy opłaca cło w wysokości — 5000 PLS, tj. 1000 fr. od tony

Sztyfty z drutu żelaznego:
  a) średnicy 2 m/m i więcej — 180 PLS, tj. 36 fr. od 100 kg
  b) średnicy poniżej 2 m/m — 270 PLS, tj. 54 fr. od 100 kg

Gwoździe — 600 PLS, tj. 120 fr. od 100 kg

Haki, hacele, także galwanizowane:
  a) dla koni — 400 PLS, tj. 80 fr. od 100 kg
  b) inne — 25 proc. ad valorem.

Powyższa zmiana cła zasługuje na uwagę, ponieważ import polskich gwoździ głównie „tapicerskich" t. zw. „pointes de Paris") w r. 1936 wyrażał się cyfrą — 82 tysięcy fr. Podwyżka cła może ten import zahamować, jest bowiem bardzo poważna, wynosząc od 20 do 50 proc.

SZWAJCARIA. W protokóle dodatkowym polsko - szwajcarskim z dnia 30 VI br. wymieniono na liście B szereg artykułów, które wywiezione z Polski korzystać będą ze stawek celnych obniżonych. Lista obejmuje następujące towary (w nawiasach wysokość cła we frankach szw. od 100 kg wagi): owies (0.60), jęczmień (0.60), konserwy z grzybów (40.—), drób żywy (20.—), drób bity (30.—), konserwy z drobiu (30.—), konie (120.— od sztuki), pierze czyszczone (40.—), puch czyszczony (40.—), płatki ziemniaczane (0.20), drzewo surowe z drzew liściastych (0.20), drzewo surowe z drzew iglastych (0.50), drzewo iglaste ociosane (0.50), drzewo iglaste tarte wzdłuż (2.50), listewki do ram: gładkie (40.—), ozdobione (60.—). inne (150.—), blacha cynkowa surowa, gładka i falista (2.—). Prócz tego taryfa celna szwajcarska uległa zmianom odnośnie następujących towarów w nawiasach stawki celne od 100 kg wagi: owoce, importowane luźno lub w workach (2.—), importowane inaczej: jabłka, gruszki, morele (5.—), inne owoce (10.—), owoce suszone: śliwki. w pomieszczeniach 50 kg i większych (3.—), w pomieszczeniach poniżej 50 kg (10.—), inne owoce suszone (7.—), owoce z pestkami (10.—), owoce suszone, bez pestek: morele (40.—), inne (50.—), odpadki z owoców suszonych (20.—), powidła ze śliwek bez cukru i alkoholu (10.—), inne z wyjątkiem soku malinowego (35.—), sok malinowy (25.—).

TURCJA. W związku ze zmianą przepisów importowych dokonano ostatnio szeregu zmian w taryfie celnej, podwyższając stawki na wiele artykułów.

Uchwałą Rady Ministrów z dnia 8 maja rb. nasiona buraczane (poz. tar. celnej 223a) sprowadzane z zagranicy przez cukrownie tureckie będą w roku 1937 korzystały z bezcłowego wwozu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Artykuły chemiczne i farmaceutyczne. Firma bułgarska pragnie importować z Polski różne chemikalia i artykuły farmaceutyczne. P/18945/73/TC.

Terpentyna i węgiel drzewny. Agenturowa firma angielska interesuje się importem z Polski wymienionych artykułów. P/47/TC.

Smoła drzewna. Poważna firma włoska pragnie importować z Polski smołę drzewną. P/192280/47/TC.

Artykuły farmaceutyczne i specyfiki. Poważna firma z Sao Paulo poszukuje przedstawicielstw w Brazylii wytwórni artykułów farmaceutycznych, specyfików i aparatów laboratoryjnych. P/13831/3F/TC.

Artykuły chemiczne. Firma połudn. afrykańska pragnie nawiązać kontakt z firmami produkującymi pasty i lakiery, glukozę i żelatynę, celem importu tych produktów do Afryki Połudn. P/19320/3B/TC.

Szkło stołowe i kryształy. Poważna firma poł. afrykańska interesuje się importem z Polski wymienionych artykułów. P/13448/63/TC.

Różne. Firma pol. afrykańska pragnie importować z Polski artykuły nożownicze, dzwonki, lichtarze, żetony sportowe, towary skórzane oraz wszelkie nowości nadające się na prezenty. P/9874/65/TC.

Obręcze wiklinowe i blaszane. F-ma palestyńska nawiąże kontakt z eksporterami obręczy wiklinowych i blaszanych. P/19730/4E/KL.

Cukierki. F-ma niemiecka nawiąże kontakt z producentami cukierków t. zw. „Licorice-Lakritzen" celem eksportu do Afryki Płd. P/19427/47/KL.

Różne. Firma importowa w Paryżu, interesuje się importem wszelkich towarów na rynek francuski. E/19151/3R/H.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W MIESIĄCU LIPCU 1937 R.

Połowy przybrzeżne dały w miesiącu lipcu 277.210 kg ryb morskich o wartości zł 124.828. Stanowi to wzrost w stosunku do lipca roku ubiegłego ilościowo o 87.000 kg, a wartościowo o zł 44.000.

Zwiększenie połowów przypada głównie na dorsze (o 58.000 kg) oraz na flądry (o 15.000 kg), w mniejszym zaś stopniu na węgorze i szczupaki. Zmniejszyły się natomiast połowy kwapów, okoni i płoci.

Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco w kg, wartość za jeden kilogram podana w groszach w nawiasie: łosoś (troć) 550 (500), sztuk 209, płastugi stornia 148.850 (40), zimnica 7.400 (30), gładzica 680 (40), skarp 12.790 (60), śledziki 3.500 (30), węgorze 14.080 (150), wątłusze (dorsze) całe 59.250 (20), czyszczone 12.550 (30), węgorzyce (kwapy) 4.250 (40), szczupaki 6.710 (160), okonie 570 (60), płocie 1.650 (30), certy 4.380 (30).

Z poszczególnych okręgów połowów wartościowo i ilościowo wysunęły się miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża, dając 65.780 kg, o wartości zł 39.724 (przeważnie miejscowości obok Gdyni jak Rewa, Mechlinki i Obłuże).

Gdynia złowiła 66.980 kg, o wart. zł 29.034. Dalej miejscowości półwyspu od Jastarni do Wielkiej Wsi 48.200 kg, o wartości zł 24.330, Hel dał tylko 47.700 kg, wartości zł 15.659. Miejscowości od Chłapowa do Karwii, t. j. nad wielkim morzem 28.670 kg, o wartości zł 10.850. Wreszcie połowy na Głębi Gdańskiej przyniosły 19.880 kg, o wartości zł 5.231.

Złowione ryby znajdowały zbyt przede wszystkim na rynku miejscowym, który odebrał 157.990 kg ryb o wartości zł 66.637, t. j. dwukrotnie więcej jak w roku ubiegłym, co świadczy o zwiększeniu się spożycia ryb morskich. Zapotrzebowanie wędzarń pozostało prawie na niezmienionym poziomie w stosunku do roku ubiegłego, bo zakupiły 74.060 kg o wartości zł 40.207. Zwiększył się wreszcie wywóz ryb do Gdańska, osiągając 45.160 kg ryb (przeważnie flądry) o wartości zł 17.984. (Dane cyfrowe Morskiego Urzędu Rybackiego).

KRONIKA

ZRÓWNOWAŻONA TENDENCJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Gorące dnie lata spowodowały zmniejszenie się chwilowo zakupów śledzi solonych przez hurtowników w kraju. Tendencja natomiast w Anglii pozostała nadal mocna, mimo zwiększenia się połowów. Dotychczas śledzi szkockich zasolono 307.580, czyli o trzydzieści tysięcy beczek mniej aniżeli w roku ubiegłym. Wysłano na eksport 188.300 beczek, a więc o siedemdziesiąt tysięcy beczek mniej jak w roku ubiegłym.

Wysokie ceny tłumaczone są tam dużym zapotrzebowaniem na śledzie szkockie, zwłaszcza zwraca się uwagę na zwiększone zakupy U. S. A., które poprzednio zakupywały małe tylko ilości.

Do Gdyni przybyły w ubiegłym tygodniu następujące statki ze śledziami:

2 VIII 37 r. s/s „Olli" z Anglii śledzi szkockich 132/1 i 372/2,

3 VIII 37 r. s/s „Sollund" z Norwegii śledzi norweskich i islandzkich 902/1 oraz 371/2,

s/m „Hunze IX" z Anglii śledzi szkockich 1.863/1 i 1.196/2,

s/s „Chorzów" z Holandii śledzi holenderskich 305/1 oraz 588/2,

5 VIII 37 r. s/m „Beta" z Holandii śledzie solone z polskich połowów „Mewy" beczek morskich 2.500.

Do Gdańska nadeszły ze śledziami następujące statki:

Z Anglii ze śledziami szkockimi s/s „Vestmand" 1.717/1 i 1.926/2, s/s „Albert" 2.614/1 i 2.351/2, z Norwegii s/s „Sollund" 390 beczek norweskich.

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE SOLONE W GDYNI I W GDAŃSKU.

W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za śledzie solone importowane oclone i z własnych połowów:

za jedną dużą beczkę, franco wagon Gdynia w złotych:

Polskie połowy „Mewa“ śledzie szkockie nowe puste 78, pełne 83, za dwie połówki pięć złotych drożej, gotówka 3% skonto. *Szkockie nowe połowy matiesy* za dwie połówki Lerwikowskie medium 90, selected large 110. *Szkockie mocno solone* nowe połowy Lerwikowskie I trade matis i maftull 87, smolmatis 86, II trade od 79 do 81, PAF. crownmatis czerwcowe 82, lipcowe od 84 do 86, I trade matis i matful 92, smolmatis 90, II trade na wyczerpaniu 79 do 83. Stornowayskie I trade 92, II trade wyczerpane. *Szkockie stare* Wick I trade od 60 do 70, II trade wyczerpane. *Jarmuckie* I trade od 65 do 70, II trade 65. *Islandzkie matiesy* stare 50, nowe połowy ekspedycja norweska i finlandzka 61 do 70, oryginalne islandzkie spodziewane około 20 bm. *Norweskie* SLOO 41, VAAR 36. *Holenderskie* szkockie nowe od 73 do 78, stare szkockie 60.

W Gdańsku natomiast notowano:

Matiesy szkockie large 113 do 115, selected 103 do 105, medium 95 do 100, Lerwikowskie stare z chłodni selected 80 do 85, medium 70 do 75. Nowe szkockie szetlandzkie I trade mattis 90—92, II trade 85 do 86, zwykłe marki mattisy 80 do 85. Nowe crownmatis 88 do 89, crownmedium 86 do 88. P. A. F. nowe I trade mattis 94 do 96, II trade 92 do 94, zwykłe marki 90 do 92. Jarmuckie I trade matfulls i mattis 70 do 72, zwykłe marki mattis matfull i smolmattis 67 do 68. Norweskie SLOO od 42 do 46. VAAR od 36 do 39.

Stare szkockie od 62 do 70. Islandzkie stare 65.

PIERWSZE ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE Z ANGLII.

W nocy dnia 9 bm. (z niedzieli na poniedziałek) wyładował statek „Lwów“ pierwszą w tym sezonie partię śledzi świeżych w lodzie z połowów angielskich t. zw. „fladengrund“.

Tak więc oprócz śledzi niemieckich przemysł rybny ma do dyspozycji surowiec z Anglii.

Ogółem nadeszło 149 skrzyń o wadze netto od 47 do 53 kg. Śledzie nadeszły w pierwszorzędnym stanie w pomieszczeniu chłodniczym statku „Lwów“. Są to śledzie tłuste i pełne o wadze około 7 sztuk na kg.

Z ogólnej ilości 49 skrzyń odebrały wędzarnie gdyńskie, resztę zaś wysłano do Katowic.

Cena sprzedażna franco wagon Gdynia wynosiła zł 33,— za skrzynię świeżych śledzi. Importerem śledzi angielskich jest firma gdyńska Herman Mathiesen & Co.

POWIĘKSZENIE DZIAŁU PRODUKCJI BECZEK FIRMY „MEWA“.

Rozpoczęta produkcja beczek w porcie rybackim w Gdyni okazuje stały rozwój. W obecnym roku powiększa „Mewa“ produkcję do ilości pięćdziesiąt tysięcy beczek handlowych i rozpoczęła nowy dział produkcji beczek morskich, t. zw. „kanties“.

Pewna ilość beczek przeznaczona będzie, po pokryciu własnego zapotrzebowania, na eksport.

Dla celów magazynowania materiałów drzewnych wynajęła „Mewa“ dalsze tereny w porcie rybackim w Gdyni.

WIELKOBRYTYJSKIE POŁOWY ŚLEDZI W R. 1936/37.

„Herring Industry Board“ ogłosił obecnie sprawozdanie za rok 1936/37. Według tych danych rok ubiegły był dla rybołówstwa wielkobrytyjskiego na ogół korzystny, tak, że mimo strajków suma połowów była tyko o 2½% niższa niż w roku 1935.

	1935	1936
Ilość:	1.572.365 crans	1.533.526 crans
Dochód ze sprzedaży:	1.960.000 Ł	2.406.000 Ł

POŁOWY I EKSPORT ŚLEDZI NA WYBRZEŻACH SZKOCJI.

Według danych Izby Rybackiej w Szkocji połowy śledzi na wybrzeżach Szkocji i wokół wysp Szetlandow i Orkadow) wynosiły od 1 stycznia rb. do 31 lipca rb. 476.328 crans (533.542 w takim okresie 1936 r.), z tego zasolono 307.762 beczek (337.671) a eksportowano 192.395 beczek (260.312).

DOBRE POŁOWY ŚLEDZI NA MORZU PÓŁNOCNYM.

Tegoroczny sezon połowów śledzi przez polskie towarzystwo „Mewa“ na Morzu Północnym okazuje się lepszym niż w ubiegłym roku.

Ogółem złowiono beczek morskich t. zw. kanties w maju — 934, w czerwcu — 2.300, w lipcu — 5.686, stanowi pewien wzrost w stosunku do tego samego okresu w roku ubiegłym.

Licząc się ze zwiększonymi połowami przeprowadziła „Mewa“ powiększenie jednego ze statków śledziowych. I tak luger „Mewa“ 12 (Gdynia 262) przerobiono na stoczni, przedłużając go o 5,65 metra, t. j. do długości 30,88 m, dodając mu równocześnie silniejszy motor o sile 150 KM zamiast poprzedniego 50 KM. Ilość rybaków polskich na 15 statkach wynosi obecnie 112 osób na ogólną ilość 210 załogi, czyli przekroczyła 50%. Warto podkreślić, że w tym roku prócz 97 rybaków z Polski dobrano 15 rybaków z Holandii z tamt. kolonii polskiej w Limburgii. Poza tym pracuje w bazie holenderskiej 7 dziewcząt polskich w dziale naprawy sieci. W Gdyni zatrudnionych jest 30 robotników i robotnic.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK STATYSTYCZNY GDYNI.

Przed paru dniami ukazał się drukiem Rocznik Statystyczny Gdyni 1936-1937, wydawnictwo Komisariatu Rządu pod redakcją Bolesława Polkowskiego, Kierownika Biura Statystycznego w Komisariacie Rządu w Gdyni. Rocznik zawiera 255 tablic i 10 wykresów na 133 stronach. Jest to czwarty z kolei rocznik gdyński, obejmujący zagadnienia, dotyczące miasta Gdyni, portu gdyńskiego, polskiej marynarki handlowej, handlu zagranicznego Polski przez porty, ogólnych danych o W. M. Gdańsku i porcie gdańskim oraz handlu zagranicznego państw bałtyckich.

Rocznik jest tym ciekawszy, że daje interesujące porównanie Gdyni z innymi miastami i z innymi portami. Bardzo szczegółowo potraktowane jest zagadnienie finansów miejskich, uwzględniono bowiem wszystkie miasta, liczące ponad 50 tys. mieszkańców. Ciekawe są dane, wynikające z obliczenia podatków samorządowych na głowę mieszkańca w różnych miastach. Z morskich porównań najciekawszymi są: przedstawienie morskich obrotów towarowych portów Europy, ruchu statków w ważniejszych portach świata, floty handlowej szeregu państw.

Całość Rocznika zawiera bogaty materiał, dający możność zorientowania się w wielu zjawiskach, odnoszących się do rozwoju miasta i portu Gdyni.

Dodatnią stroną nowego wydania Rocznika Statystycznego Gdyni jest to, że ukazało się ono w pół roku po wydaniu poprzednim i w ciągu 3 miesięcy po zamknięciu roku budżetowego, który obejmuje.

Skład główny tego wydawnictwa znajduje się w Biurze Statystycznym Komisariatu Rządu w Gdyni, cena rocznika zł 10.

NOWY ZESZYT PODSTAWOWEJ KSIĄŻKI PODRĘCZNEJ.

Świeżo ukazał się tom VII, zeszyt 1 podstawowego zbiorowego dzieła, poświęconego rybołówstwu morskiemu Północnej Europy: Handbücher der Seefischerei Nordeuropas Band VII, Heft 1, Schweizerbartsche Verlagsbuchhandlung Erwin Nägele, Stuttgart, poświęcony morskiemu rybołówstwu francuskiemu. Treść pochodzi od znanych francuskich badaczy naukowych i fachowych. Niemieckie czasopismo „Hansa" podkreśla ze szczególnym naciskiem, że książka zawiera mnóstwo ciekawego fachowego materiału. Francuskie rybołówstwo pełnego morza obejmuje odcinek od Islandii poprzez wody grenlandzkie do Nowej Ziemi amerykańskiej (New Foundland). Łowi się na tych dalekich wodach tralowaniem, ale również dużo taklami, natomiast w połowach bliższych (ale nie przybrzeżnych) łowi się głównie pławnicami i włókami. Trawlery od roku 1930 są budowane motorowe, jednak w ostatnim czasie zauważyć się daje nawrót do maszyny parowej. W opisie narzędzi połowu — dużo nowego i ciekawego. Również poświęca się sporo uwagi zastosowaniu trzeciej rozpornicy (trzeciego szerbretu).

STUDIA NAD DOJRZEWANIEM I TRWAŁOŚCIĄ OWOCU SZWEDZKIEGO PRZECHOWYWANEGO W CHŁODNI.

Dzieło pod powyższym tytułem, pióra Lorenza Rasmusson (Norrköping) 1936 r., zawiera 600 stron oraz cały szereg tabel. Książka opisuje badania, prowadzone od r. 1917 w chłodni i zamrażalni w Norrköping nad przechowywaniem i dojrzewaniem owoców i warzyw. Szczególny nacisk położono na badanie procesu dojrzewania oraz granicy trwałości chłodniczej. Dojrzewanie poszczególnych części owocu przebiega nierównomiernie, tak np. najpierw dojrzewa luźniejsza tkanka wewnętrzna, następnie bardziej zwarta. Obumierają natomiast najprzód protoplazma i jądro, następnie dopiero inne części owocu. Psucie rozpoczyna się na granicy części środkowej i wewnętrznej owocu (Endo i Mesokarp). Badaniu poddano cały szereg gatunków owoców. Podana przy dziele obszerna literatura pozwala na dokładniejsze zapoznanie się zainteresowanych z tym tak ciekawym tematem.

PRZETARGI

PRZETARG NIEOGRANICZONY NA RÓŻNE ARTYKUŁY ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) karbolineum;
2) rur żelaznych;
3) ścierek lnianych do podłóg i okien;
4) szczeliwa klingierytowego i
5) wkrętów żelaznych do drzewa i metali oraz zatyczek.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 27 sierpnia 1937 r., 2) 3 września 1937 r., 3) 3 września 1937 r., 4) 7 września 1937 r. i 5) 10 września 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr 170 z dnia 28 lipca 1937 r.

Walka Brazylii o rynki zbytu na kawę

Statystyka wysyłki kawy brazylijskiej za sezon 1936/37 wykazuje raptowną zmianę, jakiej uległa sytuacja kawowa Brazylii. W ostatnich 12 mies., t. j. od 1 lipca 1936 do 30 czerwca 1937, Brazylia wysłała (załadowała) tylko 13.551.000 worków kawy, podczas gdy jej konkurenci zwiększyli znacznie swój eksport. Importerzy amerykańscy oceniają wywóz kawy w tym samym okresie z krajów innych poza Brazylią na około 11.000.000 tys. worków. Biorąc pod uwagę okoliczność, że nowoczesna waga worków kawy niebrazylijskiej jest większa od wagi worków brazylijskich o 10—30% należy przyjąć, że kraje poza Brazylią załadowały w roku sprawozdawczym według wagi standartów brazylijskich ogółem około 12.500.000 worków. Głównym konkurentem Brazylii w wysyłce kawy jest Kolumbia. Na pierwszy okres nowego sezonu załadowała ona ponad 4 mil. (dokładnie 4.149.832) worków kawy po 70 kg, tj. ok. 4.840.000 worków 60 kg, czyli więcej niż ⅓ ogólnego eksportu Brazylii w ostatnim sezonie gospodarczym.

Według informacyj otrzymanych z New Yorku, w ostatnim czasie krążą wśród kół zainteresowanych pogłoski o różnych planach, wysuwanych przez Brazylię odnośnie rozwiązania brazylijskiego problemu kawowego. Czynniki miarodajne Brazylii dążą do osiągnięcia porozumienia ze swoimi konkurentami (plantatorami kawy niebrazylijskiej) w sprawie ustalenia wysokości produkcji kawy dla każdego plantatora. Istnieje nawet myśl zniszczenia wszystkich starych drzew kawowych, które wydają tylko małe i liche gatunki kawy. Politycy brazylijscy sądzą, że w ten sposób dałoby się najlepiej uregulować produkcję kawy i wyprowadzić Brazylię z obecnej sytuacji. Sugestia ta nie jest jednak traktowana poważnie przez konkurentów, jako też przez niektórych polityków w samej Brazylii. Twierdzą oni, że zniszczenie starych drzew kawowych, których wydajność dochodzi nawet w dobrych latach tylko do 3 mil. worków kawy, nie byłoby dostatecznym środkiem dla rozwiązania problemu kawowego Brazylii, t. j. dla zapobieżenia niesprzyjającej sytuacji na przyszłość.

Jak wiadomo, dotychczasowa polityka brazylijskich czynników miarodajnych szła w kierunku niedopuszczenia do zniżki cen kawy brazylijskiej. Aby utrzymać wysokie ceny na swój produkt, paliła ona lub topiła w morzu rocznie znaczne ilości swych zbiorów. Dziesięć lat temu jeszcze, Brazylia eksportowała 72% ogólnoświatowej konsumpcji kawy. Od tego czasu eksport jej wskutek sztucznego regulowania cen na swoją kawę znacznie zmalał i wynosi tylko ca 50% światowej konsumpcji. Zmniejszenie konsumpcji kawy brazylijskiej w poszczególnych krajach przypisują brazylijskie czynniki miarodajne producentom kawy innych krajów, którzy dla opanowania rynków zbytu starali się utrzymać ceny za swoje kawy na stosunkowo niskim poziomie. Wobec takiej polityki, Brazylia chcąc utrzymać eksport swój chociaż tylko w granicach połowy światowej konsumpcji kawy zmuszoną będzie stoczyć ostrą walkę kawową ze swoimi konkurentami.

Najpoważniejsi importerzy kawy, szczególnie nowojorscy twierdzą, że Brazylia zdaje sobie sprawę z powagi sytuacji i robi duże wysiłki w kierunku złagodzenia obecnego stanu rzeczy i zaradzenia złu na przyszłość.

Na razie trudno jest jednak przewidzieć, w jakim ostatecznie kierunku pójdzie Brazylia w swoich przedsięwzięciach, albowiem wiadomości jakie ostatnio dochodzą do nas z Brazylii są bardzo często sprzeczne. W wygłaszanych tam mowach przez niektórych mężów zaufania Rządu obiecuje się dużą zmianę w polityce kawowej, która przynieść ma plantatorom i handlarzom (kupcom) kawy duże korzyści. Z drugiej strony słyszy się znów, że władze brazylijskie zarządziły rejestrację przyszłych transakcyj sprzedaży, zawieranych po niższych od ustalonych dla terminowych i bezpośrednich dostaw.

W oficjalnych kołach Brazylii góruje jednak obecnie stanowisko, jakie zajął w sprawie polityki kawowej w jednej z ostatnich mów p. dr Cezario Coimbra z Instytutu Kawowego, były dyrektor Brazylijskiego Departamentu Narodowego dla spraw kawy (D. N. C.) Wymieniony stwierdził wyraźnie, że Brazylia chcąc utrzymać swój eksport ma do wyboru jedną z następujących alternatyw:

1) albo doprowadzi ona do rzeczywistego porozumienia pomiędzy wszystkimi krajami, produkującymi kawę co do wysokości produkcji przez poszczególnych plantatorów — oraz odpowiedniego podniesienia cen na kawy niebrazylijskie, lub też

2) zwolni się ona ze wszystkich swoich ograniczeń i powróci do wolnego handlu. Zdaniem p. dr. Coimbra, Brazylia winna wprowadzić nowy tryb do handlu, tj. powinna ona mieć w kawie nazwę „świata najstarszego" więcej naturalnego, klasycznego i prowadzić

handel według form praktycznych. Zapowiedział on również reorganizację rolniczego instytutu kredytowego i wszczęcie nowych rokowań handlowych z ważnymi krajami konsumpcji kawy.

Nowy rozwój wypadków w Brazylii świadczy, że Brazylia przygotowuje się powolnie do zwolnienia ze wszystkich ograniczeń w sprawach kawy. Mówi się tam również o nastąpić mającej w roku 1939 likwidacji Departamentu Narodowego dla Spraw kawy, któremu głównie przypisuje się wywołanie obecnego stanu rzeczy. Trudno jest jednak powziąć ostateczną decyzję w powyższej kwestii, gdyż likwidacja odnośnego departamentu w bliskiej przyszłości mogłaby doprowadzić do ruiny dużo członków tego departamentu, indywidualnie zależnych od tegoż. Sceptycy przepowiadają, że na miejsce zlikwidować się mającego Departamentu Narodowego dla spraw kawy w Brazylii będzie musiała być powołana nowa organizacja kawowa.

KRONIKA

PRZYWÓZ BANANÓW W CZASIE OD 31 VII — 14 VIII 1937 R.

Dnia 31 VII br. nadeszły do Gdyni następujące ilości bananów: z krajów Ameryki Środkowej — 34299 kg, z Jamajki — 5877 kg, z Kamerunu — 15000 kg.

Dnia 7 VIII br. z krajów Ameryki Środkowej — 37000 kg, z Jamajki ca 26000 kg.

Dnia 14 VIII z Jamajki ca 6000 kg.

Z uwagi na większe dowozy ceny w ostatnim tygodniu spadły o 1 zł na kartonie w hurcie. Mianowicie banany „Fyffesa" sprzedawane są loco Gdynia po cenie zł 28,— za I gat. i po zł 18—20,— za II gat., a banany z Kamerunu i z Jamajki — I gat. po zł 27,— a II gat. po zł 19—20,—.

Banany z Kamerunu nadeszły w bardzo dobrym stanie, mają ładny zewnętrzny wygląd i dobrze dojrzewają.

POMARAŃCZE Z KOLONIJ PORTUGALSKICH.

Dnia 9 VIII br. s/s Lech przywiózł z Londynu 225 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich — Mozambique. Towar bardzo ładny.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

s/s „Gottland" spodziewany jest w Gdyni dnia 19 sierpnia. Statkiem tym nadejdzie ładunek 27.000 kg sułtanek tureckich.

Dnia 24 sierpnia ma nadejść do portu s/s „Lechistan" z transportem owoców południowych. Jakie ilości towaru nadejdą na razie nie wiadomo.

Najbliższy transport bananów spodziewany jest w Gdyni dnia 16 sierpnia na s/s „Baltrover".

ZAPASY CYTRYN W GDYNI.

Według obliczeń z dnia 12 bm. zapasy cytryn w Gdyni wynoszą w tym dniu 6530 skrz. Do tego dochodzi nowy transport ze statku „Algeria" w ilości ok. 3500 skrzyń, czyli pod koniec tygodnia ogólne zapasy cytryn wynosiły około 9.500 — 10.000 skrzyń.

DOWOZY HERBATY.

Dnia 28 VII s/s Nereus przywiózł z Londynu 34 skrzyń herbaty z Indyj Holenderskich, wagi ok. 1.789 kg.

W tym samym dniu s/s Puck wyładował 36 skrzyń herbaty z Indyj Hol. z przeładunku w Londynie, wagi ok. 1.766 kg.

Dnia 3 VIII s/s Skania przywiózł 20 skrz. herbaty z Columbo (Indyj Brytyjskich) wagi 580 kg.

Dnia 4 VIII s/s Chorzów przywiózł z Londynu 32 skrz. herbaty japońskiej, wagi 1.785 kg. Dnia 5 VIII s/s Puck wyładował 12 skrz. herbaty z Indyj Bryt., wagi 300 kg. Dn. 12 VIII s/s Tereus przywiózł 38 skrzyń herbaty z Indyj Holenderskich, wagi 1.999 kg.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (12 VIII 1937 R.)

Zastój w handlu hurtowym towarów kolonialnych utrzymuje się nadal. Odczuwają to firmy importowe gdyńskie bardziej od firm, mających swe siedziby wewnątrz kraju, albowiem są one nastawione wyłącznie na import towarów drogą morską i nie prowadzą handlu artykułami krajowymi z wyjątkiem firmy „Hakol". Uważają one rok bieżący za najgorszy w obrotach od czasu istnienia ich w Gdyni.

Kawa surowa

Na rynku krajowym sytuacja bez zmiany. Ceny utrzymane. W zakresie ingerencji władz administracyjnych w sprawach cen, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wyjaśniło, że władze administracyjne nie zostały upoważnione żadnym zarządzeniem do urzędowego regulowania cen na kawę paloną.

Na rynkach zagranicznych nastąpiło również pewne osłabienie w zainteresowaniu kawą brazylijską. Z powodu niskiego kursu waluty brazylijskiej i obniżenia przez Brazylię ofert Cost & Freight, komisjonerzy amerykańscy odstąpili większość terminowych transakcyj firmom europejskim. W New Yorku notowano w dn. 30 VII i 5 VIII następujące ceny za kawę brazylijską w centach dolarowych za 1 lb.

w dniu 30 VIII — *Rio 7 loco* 9,25 z dostawą na: wrzesień — 7,12, grudzień — 7,03, marzec 38. — 6,89, maj 6,86, a w dniu 5 VIII — loco bez zmiany, z dostawą na: wrzesień—7,06, grudzień — 6,87, marzec 38 — 6,70, maj — 6,61,

w dniu 30 VII. Santos 4 — loco 11,50, z dostawą na: wrzesień — 10,68, grudzień — 10,30,

marzec 38 — 10,10, maj — 10,04, lipiec — 10,02, a w dniu 5 VIII — loco 10,15, z dostawą na: wrzesień 10,66, grudzień — 10,15, marzec — 9,95, maj — 9,84, lipiec — 9,77.

Jedna z firm kopenhaskich oferuje ostatnio cif Gdynia za 50 kg kawę po cenie z Columbii — $ 15,25, z Jawy — Hfl 37—39,—, z Kongo Belg. — sh 65/—, z Brazylii gat. Maragogype — sh 70/—, Guatemale Maragogype — $ 16,50—17,00.

Herbata

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna. W ostatnim tygodniu lipca obroty w herbacie na rynku londyńskim wynosiły ogółem 50.941 skrzyń, a w przedostatnim — 43.146 skrz. Herbaty pochodzenia indyjskiego sprzedano 21.010 skrz., ceylońskiego 27.103 skrz., a z Jawy i Sumatry — 3.127 skrzyń. Skrzynie o wadze ca 40 kg. Poszczególne gatunki herbaty notowano po cenach:

herbaty indyjskie: liściaste 1/2 d — 3/—¾ d za 1 lb; orange pekoe i pekoe 1/2 d — 2/10¾ d za 1 lb; miał herbaciany 1/2 d—2/— d za 1 lb;

herbatę ceylońską: liściastą 1/2½ d — 1/7¾ d za 1 lb; orange pekoe i pekoe 1/2¼ d — 1/7½ d za 1 lb; miał herbaciany 1/2½ d — 1/7 d za 1 lb.

Za herbatę Sumatra osiągnięto przeciętną cenę 1/0.65 d a za Jawę 1/1.39 d.

Na rynku krajowym nie zaszły w stosunku do poprzedniego okresu żadne zmiany. Ceny herbaty utrzymane na poprzednim poziomie.

Korzenie

W handlu korzeniami nie zaszły w stosunku do poprzedniego okresu żadne zmiany.

Kakao surowe

W dniu 10 bm. notowano w Londynie ziarno accra — dobre — po 38 sh — 38/6, a z nowych zbiorów z dostawą na styczeń cif kontynent sh 39. Na rynku krajowym zbyt słaby.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 lipca do 12 sierpnia przedsiębiorstwa aukcyjne urządziły ogółem 3 przetargi, na których wystawiły 222 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich w Afryce, 350 skrzyń cytryn włoskich oraz 300 skrzynek winogron holenderskich. Wystawione partie towaru w całości sprzedano uzyskując za pomarańcze 1,60—1,70 zł za 1 kg netto — cytryny: 33—34,— zł za 1 skrz., winogrona: 12—12,50 zł za 1 skrzynkę.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 31 lipca aukcję, na której wystawiły 350 skrzyń cytryn włoskich. Całą partię wystawionych cytryn sprzedano po 33—34 zł za 1 skrzynię. Na aukcji było obecnych 4 kupców. Tendencja na cytryny bardzo słaba.

Następny przetarg odbył się dnia 10 sierpnia. Do przetargu wystawiono 222 skrzyń pomarańcz z Kolonij Portugalskich w Afryce. Sprzedano wszystkie po 1,60—1,70 zł za 1 kg netto. W aukcji wzięło udział 15 kupców.

Ponieważ jest to pierwsza na rynku partia pomarańcz z Kolonij Portugalskich, zainteresowanie było duże.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły jeden przetarg dnia 28 lipca, na którym wystawiły 300 skrzynek winogron holenderskich. Wszystkie winogrona sprzedano w cenie 12—12,50 zł za 1 skrzynkę. Aukcja odbyła się przy udziale 9 kupców.

NOTOWANIA CEN OWOCÓW KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH (ceny hurt.)

Pomarańcze brazyl.: 1,50—1,70 zł za 1 kg net.
„ z Kol. Port. 1,60—1,95 zł za 1 kg net.
cytryny włoskie: 360-tki 36—39,— zł za 1 skrz.
„ „ 490-tki 40—44,— zł za 1 skrz.
winogrona holend. 11,— do 12,— zł za 1 klatkę
„ włoskie 1,40 do 1,80 zł za 1 kg
„ węgierskie 1,40 do 1,80 zł za 1 kg

Krajowe:

jabłka . . . . 0,30—0,70 zł za 1 kg
gruszki . . . . 0,40—0,75 zł za 1 kg
śliwki . . . . . . 0,30—0,60 zł za 1 kg
pomidory 2,80—3,20 zł za 1 klatkę (10 kg).

KRONIKA ZAGRANICZNA

ZAPASY KAWY BRAZYLIJSKIEJ NA DZIEŃ 1 LIPCA 1937 R.

Według statystyki, prowadzonej przez importerów nowojorskich światowe zapasy kawy brazylijskiej ze starych zbiorów wynosiły na dzień 1 lipca 1937 r. (Ilości w tysiącach worków).

	1 VII 37	1 VI 37	1 VII 36	1 VII 35
W U. S. A. (miejscowe i płynące)	1.496	1.390	1.385	1.302
w Europie i innych krajach	3.191	3.386	3.519	3 176
w Brazylii	3.199	3.291	3.207	3.062
razem	7.886	8.067	8.111	7.540

NOWE ZBIORY KAWY W KONGO BELGIJSKIM.

Według wiadomości, otrzymanych z Belgii, nowe zbiory kawy w Kongo Belgijskim wynosiły około 4.000.000 worków a 60 kg.

Import kawy do Belgii z tego kraju wynosił w pierwszych 6 miesiącach 1937 r. około 135.000 worków, a w całym r. 1936 — 275.531 worków.

EKSPORT KAWY Z KENII I SALVADORU.

Kenia eksportowała w 11 miesiącach sezonu 1936/37 ogółem 341.052 ton kawy wobec 389.883 ton w sezonie 1935/36.

Ogólny eksport kawy z Salvadoru w sezonie 1936/37 szacowany jest na ok. 850.000 worków. Z ilości tej około ⅔ wywiezione było do U. S. A. W poprzednich latach eksport kawy z Salvadoru wynosił przeciętnie 700.000 worków, przy czym najwięcej z tej ilości przypadało na eksport do Europy.

Włochy

Ostatnio obserwujemy na rynku włoskim pewne osłabienie zainteresowania cytrynami, jakim do niedawna cieszył się ten artykuł. Wskutek tego ceny nie utrzymały się na dotychczasowym poziomie i kształtują się obecnie 55 do 65 lirów za skrzynię. Nie znaczy t jednakże, by miały się na tym poziomie utrzymać. W Palermo cena cytryn wynosi 65 lirów. W innych natomiast okolicach jak Catania i Messina 53 do 60 lirów. Sytuacja, jaka w tej chwili wytworzyła się na rynku, nie pozwala na razie wysnuwać wniosków zwyżki względnie zniżki cen. Sytuacja ta prawdopodobnie wyjaśni się w najbliższym czasie.

Poniżej podajemy eksport pomarańcz, mandarynek i cytryn ilościowy i wartościowy w roku ubiegłym i w roku bieżącym.

Włochy eksportowały w bieżącym roku (5 miesięcy) ca 124.000.000 kg pomarańcz i mandarynek wartości 174.000.000 lirów, podczas gdy w roku ubiegłym w tym samym czasie eksport pomarańcz i mandarynek wyniósł zaledwie 67.000.000 kg wart. 67.000.000 lirów.

Eksport cytryn w roku bieżącym osiągnął cyfrę 95.200.000 kg wartości 132.000.000 lirów — w roku ubiegłym natomiast 72.000.000 kg wartości 35.000.000 lirów.

Jak z powyższych danych wynika, bardzo poważnie wzrósł tonażowo eksport pomarańcz i mandarynek, bo prawie o 100%, jednak wartość towaru eksportowanego w porównaniu z rokiem ubiegłym spadła o ca 30%.

Eksport cytryn wzrósł tonażowo o przeszło 30%, ale równocześnie wzrosła wartość eksportowanego towaru o ca 40%.

Zbiory gruszek we Włoszech zapowiadają się słabsze ilościowo od zeszłorocznych, gatunek ich jednak ma być wyższy. Spodziewane jest silne zainteresowanie i w związku z tym wyższe ceny. Już w tych dniach ładowane będą prawdopodobnie pierwsze wagony na eksport. —

Jabłka, których zbiory w roku bieżącym stoją na poziomie zbiorów roku ubiegłego są gatunkowo bardzo dobre i uzyskają podobnie jak gruszki wyższe ceny.

Kanada

Zbiory jabłek w Kanadzie obliczane są prowizorycznie na 4.550.000 skrzyń. — Są one większe od zeszłorocznych o ca 300.000 skrzyń.

W tym samym mniej więcej stopniu większe będą zbiory gruszek i śliwek.